



**HAL**  
open science

# Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe

Julie Chrétien

► **To cite this version:**

Julie Chrétien. Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2017. Français. NNT : 2017PESC1058 . tel-01619844

**HAL Id: tel-01619844**

**<https://pastel.hal.science/tel-01619844v1>**

Submitted on 19 Oct 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est**

**Sociologie**

-

École doctorale Ville, Transports et Territoires

Laboratoire Ville Mobilité Transport

**Julie CHRÉTIEN**

**Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe**

Pratiques spatiales, choix modal et rapport au temps des Franciliens

**Thèse dirigée par Frédéric de Coninck et Marie-Hélène Massot**

Soutenue publiquement le 21 mars 2017

**Jury :**

Jean-Yves Authier	Professeur des Universités, Université Lumière Lyon 2, Examineur
Yves Crozet	Professeur Émérite, Sciences Po Lyon, Rapporteur
Carole Després	Professeure Titulaire, Université de Laval, Rapporteur
Frédéric de Coninck	Professeur des Universités, École des Ponts, Directeur de thèse
Marie-Hélène Massot	Professeure des Universités, École d'Urbanisme de Paris, Directrice de thèse



*À l'ABBA et au FC PAEC*

"Well..." Harry said, trying to figure out how to describe that particular bit of Muggle science. "Suppose you come into work and see your colleague kicking his desk. You think, 'what an angry person he must be'. Your colleague is thinking about how someone bumped him into a wall on the way to work and then shouted at him. *Anyone* would be angry at that, he thinks. When we look at others we see personality traits that explain their behaviour, but when we look at ourselves we see circumstances that explain our behaviour. People's stories make internal sense to them, from the inside, but we don't see people's histories trailing behind them in the air. We only see them in one situation, and we don't see what they would be like in a different situation. So the fundamental attribution error is that we explain by permanent, enduring traits what would be better explained by circumstance and context."

Eliezer Yudkowsky : *Book 1: Harry James Potter-Evans-Verres and the Methods of Rationality*, version en ligne<sup>1</sup> éditée par Bogdan Butnaru, page 30.

---

<sup>1</sup> <https://cdn.rawgit.com/rjl20/hpmor/0c10d2e8b6bd68e88fd2fc6e6b233140917e7314/out/hpmor-1.pdf>



Merci à mes directeurs de thèse, Frédéric et Marie-Hélène. Je mesure la chance de les avoir eus comme encadrants durant ces quatre années de travail. Je leur suis extrêmement reconnaissante pour la pertinence de leurs conseils, la liberté qu'ils ont su me laisser, leur disponibilité quand j'avais besoin de soutien et leur bonne humeur.

Merci aux personnes, que je ne peux naturellement citer ici, qui se sont prêtées au jeu de l'entretien en acceptant de me raconter une semaine de leur vie et plus encore.

Merci à mes relecteurs de fond : Emre, Florent, Leslie, Mariane, Marianne, Sandrine W. et Virginie B. La valeur de leurs commentaires et l'effort de rigueur qu'ils m'ont imposé ont contribué à la qualité de cette thèse. Merci aux petites mains qui ont lutté contre ma tendance à oublier des mots et à mettre des s là où il n'en faut pas : Anne, Armelle, Benoit, Bob, Cécile, Clémence, Emeline, Florent, Louis, Marion, Tugdual, Vincent et Virginie T.C.

Merci à toutes les personnes qui m'ont permis de vivre dans un environnement épanouissement ces dernières années. Si je me suis rendue presque quotidiennement cinq ans durant dans les bureaux du LVMT ce n'est ni par obligation de présence ni pour les performances du logiciel de traitement de texte que j'y trouvais, mais pour la présence de mes collègues, qui justifiait amplement l'heure de trajet pour m'y rendre. Par ce qu'ils m'ont apporté tant sur le plan professionnel qu'humain, ils ont brillamment prouvé que le collectif dans la recherche n'est pas juste une case à cocher dans un bingo de concepts foireux, même au sein des disciplines réputées pour leur travail en solitaire. Au-delà du laboratoire, ce sont les liens que j'ai pu tisser au sein de l'ensemble plus vaste qu'est le campus Descartes qui me l'ont quotidiennement rappelé. Je tiens à remercier spécifiquement mes co-bureaux successifs : Benoit, Jeff, Vincent et Julie dont la présence dans les locaux (et au-dehors) a toujours été synonyme de joie.

Merci à mes parents, mon frère et ma sœur, pour leur amour et le peu de fois où ils m'ont demandé quand je finirais ma thèse.

Merci à mes colocataires passés et présents : Laura Mae, Nicolas, Florent et Augustin pour le soutien moral au quotidien et la nourriture en période de stress.

Merci au FC PAEC de m'avoir si souvent aidée, à travers le plaisir collectif pris dans les victoires (et les défaites), à relativiser l'importance de cette thèse.

Merci enfin aux amis ne rentrant dans aucunes de ces cases et qui ont pourtant été à mes côtés pendant la durée de ce projet.



## Sommaire

<b>Introduction générale.....</b>	<b>9</b>
<b>Partie I Qualifier les pratiques de mobilité lorsque le quotidien se complexifie.45</b>	
Introduction à la partie I.....	45
Chapitre 1 Questions de méthode.....	47
Chapitre 2 Des pratiques modales corrélées au rapport au temps.....	73
Chapitre 3 Une réflexivité sur les modes de transport liée aux lieux plus qu’au temps.....	137
Chapitre 4 Modalités d’arbitrage entre temps et espace.....	181
Conclusion de la partie I.....	213
<i>Chapitre 5 Transition théorique : une approche de l’agir par l’analyse des situations</i> .....	217
<b>Partie II Analyser les conditions d’un rapport au temps hypermoderne par les situations temporelles complexes.....</b>	<b>239</b>
Introduction à la partie II.....	239
Chapitre 6 Outils pour l’analyse des situations.....	241
Chapitre 7 Le chaînage et la proximité : socle d’un rapport au temps hypermoderne.....	263
Chapitre 8 Un « effet quartier » : l’impact du territoire sur le rapport au temps .....	355
Conclusion de la partie II.....	456
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>459</b>
Bibliographie.....	473
Annexes.....	491
Index des tableaux.....	537
Index des illustrations.....	541
Table des matières.....	545





# Introduction générale

« *With the advent of cheap newspapers and superior means of locomotion, tavern life has lost much of its charm. [...] The dreamy quiet old days are over and gone forever ; for men now live, think, and work at express speed.* »<sup>2</sup>  
Smith, William. *Morley: Ancient and Modern*.  
London, Longmans, Green, and Co., 1886, p.75.

## Introduction

La sensation que tout va de plus en plus vite, que l'on n'a pas le temps de faire les choses correctement, que l'on est soumis à une pression dans notre travail et que, même durant notre temps libre, nous avons l'obligation de faire de plus en plus de choses, est un lieu commun vieux de 130 ans (au moins !). Or à l'époque déjà, le lien était fait entre l'évolution des modes de transport et ce que les gens percevaient comme un rythme de vie plus élevé que par le passé. La croissance rapide des vitesses de déplacement accessibles aux individus – d'abord par le biais du train puis par celui de l'automobile – a modifié radicalement notre rapport à l'espace, sous la forme d'une démultiplication des destinations accessibles. D'un point de vue positif, cet élargissement des possibilités d'action transformerait notre rapport au temps en permettant à l'individu une plus grande liberté de choix dans la conduite de sa vie quotidienne et une plus grande densité d'action. D'un point de vue négatif, ce même élargissement représenterait une injonction à multiplier les activités, engendrant du stress parmi ceux qui s'y soumettent, de l'exclusion au sein des populations qui ne peuvent s'y conformer et une perte de liberté pour les individus.

---

<sup>2</sup> « Avec l'avènement des journaux bon marché et de meilleurs modes de locomotion, la vie des pubs a perdu beaucoup de son charme. [...] Les jours tranquilles et rêveurs de l'ancien temps ont disparu pour toujours ; car les hommes vivent, pensent et travaillent désormais à une vitesse extrême. » (Traduction personnelle)

Dans les pays développés, on peut considérer que la croissance des vitesses du quotidien s'est terminée lorsque la voiture a atteint son taux de saturation au sein de la population, il y a une vingtaine d'années. Le pouvoir révolutionnaire des outils de franchissement de l'espace résiderait aujourd'hui parmi les technologies de l'information et de la communication (TIC) qui, quoique vieilles d'un siècle, sont encore en évolution constante.

Pourtant dans l'actualité, l'idée demeure d'un lien de causalité entre l'abaissement des barrières au franchissement de l'espace et un usage du temps, dans le meilleur des cas, plus riche et dans le pire des cas, plus oppressant. En particulier, cette question se pose à l'échelle des politiques en matière de mobilité urbaine, qui sont destinées à avoir un impact quotidien sur les individus. Les projets d'infrastructures de transports rapides locaux ont pour objectif d'améliorer l'accessibilité à la ville et l'autonomie des citoyens grâce à des économies de temps de trajet. Les hautes vitesses sont alors présentées comme des garantes de notre liberté dans le temps et dans l'espace. À l'inverse, les personnes qui en appellent à un ralentissement des rythmes sociaux valorisent la marche, les modes dits « doux » et les réductions de vitesse des voitures en centre-ville. Par ailleurs, les représentations imputant aux modes de transport des effets sur notre rapport au temps ne se focalisent pas uniquement sur leurs performances en matière de rapidité. Comme en témoigne la fameuse expression « métro-boulot-dodo », la rigidité supposée des transports en commun est associée à la routine de la vie de ses usagers. Si la voiture a longtemps été symbole de la liberté de l'homme moderne, ce n'est pas simplement en raison de sa rapidité, mais aussi en raison du caractère individuel et adaptable de la mobilité qu'elle offrait. Ainsi, qu'on les analyse sous l'angle de la vitesse ou sous celui de la flexibilité, les modes de transport n'apparaissent pas simplement comme des moyens de maîtriser l'espace que nous parcourons, mais comme des moyens de maîtriser la façon dont nous vivons le temps. Intensifier son usage du temps au quotidien supposerait l'utilisation d'un mode ou d'une combinaison de modes offrant la possibilité de se déplacer de façon rapide et flexible<sup>3</sup>. À l'inverse, la restriction des vitesses et le réinvestissement de modes de transport « lents » tels que la marche permettraient certes une restriction de l'accessibilité, mais en échange d'un rapport au temps plus apaisé. Ainsi, ces représentations infusent notre société et influencent les décisions prises en matière d'aménagement et de politiques de transport qui impactent la vie quotidienne des individus.

---

3 Par « flexible », nous entendons qu'il permet de modifier l'origine, la destination et l'heure de départ en fonction des besoins de l'individu.

Dans ce contexte, interroger les liens entre les modes de transport et le rapport au temps des individus nous semble primordial. **Y a-t-il réellement un lien entre les performances des modes de transport, la multiplicité des destinations du quotidien et les emplois du temps plus intenses, mais plus contraignants pour les individus ?** Plusieurs points de ce schéma de causalité interpellent.

Premièrement, l'existence d'un lien entre l'emploi du temps et l'utilisation de modes de transport spécifiques à l'échelle de l'individu n'a pas été démontrée. Les auteurs ayant mis en évidence le fait que la révolution technologique des transports a entraîné ou rendu possible les évolutions dans le domaine du rapport au temps des individus (Giddens 1994 ; Ollivro 2000 ; Rosa 2010) se sont placés à l'échelle macro-sociale. Il faut donc apporter des éléments qui permettraient d'établir un lien similaire à l'échelle individuelle et quotidienne. Indirectement, c'est la question de la traduction à l'échelle individuelle du phénomène macro-social d'accélération du temps et celle de l'égalité des individus face à ce phénomène est qui est posé ici.

Deuxièmement, à l'échelle individuelle, se pose la question de l'effet des caractéristiques des transports sur l'intensification du temps : les travaux sur les télécommunications (Jouët 2000 ; Haddon 2003) et les modes d'appropriation des outils technologiques (Akrich 1992) ont appris aux sociologues à se méfier de l'idée qu'il y aurait une imposition directe des caractéristiques techniques des objets sur l'usage qu'en font les individus. Ainsi, la flexibilité offerte par la voiture peut ne pas du tout être exploitée si les contraintes sur l'emploi du temps de l'individu lui imposent une routine stricte.

Troisièmement, se pose la question de l'interaction des transports avec le rapport à l'espace et l'espace pratiqué : les travaux de Zahavi (1974) et les approches critiques qui les ont complétés<sup>4</sup> ont montré qu'augmenter les vitesses de déplacement pouvait avoir pour effet non pas une économie de temps de transport, mais une hausse des distances parcourues, voire une hausse des durées passées à se déplacer (Crozet 2003 ; Crozet et Joly 2004 ; Massot *et al.* 2005 ; van Wee, Rietveld, et Meurs 2006). Dans ce contexte, il est possible de se demander si l'emploi de modes de transport performants a un impact sur l'organisation du temps de l'individu à l'échelle quotidienne. L'exemple type d'une absence de lien entre les deux serait celui d'un actif travaillant dans un pôle urbain profitant de l'amélioration d'une desserte radiale pour s'installer plus loin du centre, à moindre coût, sans modification de sa durée de trajet domicile-travail. Les caractéristiques des moyens de transport sont alors liées à une transformation de l'usage de l'espace, mais pas directement à

---

4 Voir Mokhtarian et Chen (2004) pour une revue approfondie de la littérature sur le sujet.

une modification de l'usage du temps. Ainsi comprendre ce que permettent les transports suppose de comprendre ce que permet la disposition des opportunités au sein des territoires vécus par les individus (Hägerstrand 1970).

Ce dernier point met en évidence que, derrière la question des potentialités des modes de transport, se pose plus globalement celle de la façon dont nous avons accès aux opportunités dans l'espace. Il est donc possible de reformuler notre question de départ :

**Comment les modes de transport et la disposition des opportunités dans l'espace sont-ils liés à notre rapport au temps ?**

L'idée d'un rapport de causalité ou de nécessité entre le nombre et la liberté de réalisation de nos activités quotidiennes et la façon dont nous y accédons mérite d'être détaillée afin d'être mieux comprise. Pour explorer cette question, nous présenterons les travaux sur le rythme de vie, la gestion du temps et leurs évolutions, qui définissent les champs au sein desquels nous nous situons. Nous expliciterons ensuite la méthode que nous comptons employer et finirons par la présentation du plan d'ensemble de cette thèse.

## **I. Évolutions du rapport au temps**

Au sein des nombreux travaux sur le rapport au temps, la question de l'évolution des vitesses et du rapport à l'espace a été traitée, mais peu de façon empirique. Pourtant, à l'échelle microsociale de tels travaux apparaissent nécessaires si l'on souhaite pouvoir arbitrer au sein des débats sur les transformations du rapport au temps des individus.

### **I.A. Un nouveau rapport au temps**

Il existe un assez large consensus sur l'idée que l'on peut analyser l'histoire récente de la civilisation occidentale à travers le prisme d'une succession de modifications dans le domaine des rapports qu'entretiennent nos sociétés et les individus au temps et à l'espace.

Si l'on résume très brièvement un phénomène complexe, ce que l'on appelle la modernité serait apparue au XVII<sup>e</sup> ou XVIII<sup>e</sup> siècle, et se serait caractérisé par d'une part une amélioration des outils de mesure du temps et de l'espace, avec une standardisation de ces derniers, et d'autre part par une hausse des vitesses disponibles

qui modifie les liens entre les deux, amenant à une compression de l'espace-temps et à un bouleversement de notre rapport au territoire. Ces phénomènes s'accompagnent d'une hausse de la réflexivité et de l'individuation.

À noter que le lien entre individuation, réflexivité et évolutions de l'espace-temps est ambigu. Selon Elias (1996) et Godard (2003) le développement de moyens de mesurer le temps, en permettant de le décorréliser des événements collectifs qui le rythmaient autrefois, rend possible le développement d'un rapport individualisé au futur, et par extension permet un rapport réflexif et individualisé au temps. Pour Ollivro (2000), l'individu est plus individualisé, car il pratique une combinaison qui n'est propre qu'à lui de gens connus, de lieux et d'échelles territoriales. Le développement de vitesses différenciées a donc participé au phénomène d'individuation. Pour d'autres, les évolutions dans le rapport au temps et à l'espace se sont faites de façon relativement décorrélée de l'émergence de la réflexivité, avant que les deux ne se rejoignent (Rosa 2010).

Les différents auteurs qui se sont penchés sur les évolutions spatio-temporelles sont globalement d'accord pour dire que nous serions depuis quelques dizaines d'années dans une période d'inflexion de la modernité. Les termes employés pour décrire ce phénomène diffèrent d'un chercheur à l'autre : Giddens (1994) évoque la « radicalisation » de la modernité, Rosa (2010) parle d'une modernité « avancée » ou « tardive », Singly (2005) distingue une « première » et une « seconde » modernité, tandis que Godard (2003) et Ascher (2005) mentionnent une société ou un individu « hypermoderne ». Dans ce contexte, les phénomènes qui caractérisaient la modernité (et qui étaient alors source de progrès et d'amélioration globale du sort des individus) se renforcent au point de générer des effets pervers.

Ces phénomènes ont des conséquences aux échelles macro et micro-sociales. À l'échelle macro-sociale, la hausse des vitesses entraînerait des inégalités entre ceux qui y ont accès et les autres. Les premiers seraient indépendants des territoires qu'ils pratiquent, leur permettant de tirer profit d'une diversité de lieux, tandis que les autres se trouvent enclavés dans des localités qu'ils ne choisissent pas (Ollivro 2000 ; Bauman 2002). Du point de vue de l'impact sur les institutions, la vitesse de fonctionnement de la société serait dictée par l'économie de marché, dont les temporalités sont réduites à l'extrême grâce aux améliorations technologiques permettant des vitesses élevées d'échange d'information. Ceci pose des problèmes pour la prise de décision en démocratie, laquelle nécessite des temporalités plus longues que le monde économique (Ascher 2005 ; Rosa 2010).

À l'échelle microsociale, les phénomènes de réflexivité et d'individualisation seraient en train de prendre une forme plus prononcée. Nous développerons en quoi dans la section suivante. Mentionnons rapidement que les individus modifieraient leur façon de gérer le temps et l'espace. La multiplication des sollicitations liées à des cercles de connaissances plus variés, les exigences du monde économique et les injonctions sociétales à vivre une vie toujours plus intense et à réaliser toujours plus d'activités modifieraient le rapport à soi, nous rendant paradoxalement toujours plus réflexifs et adaptables tout en nous donnant le sentiment de pouvoir ne jamais maîtriser le monde qui nous entoure (Aubert 2004 ; Ascher 2005 ; Rosa 2010).

Or si consensus il y a sur l'émergence de nouveaux rapports au temps à l'échelle macro comme à l'échelle micro-sociale, des débats ont lieu sur leur ampleur, leur nocivité ou non, le sens des liens de causalité entre les différents éléments entrant en jeu et la place à accorder aux résistances individuelles à ces phénomènes. Les deux premiers sujets de controverse seront laissés de côté. Nous partons du constat qu'il existe différents rapports au temps, mais sans présupposer du caractère avant-gardiste des uns par rapport aux autres ni de leur impact sur le bien-être individuel ou collectif. En revanche, en nous interrogeant sur le rôle joué par des éléments techniques, nous nous plaçons dans les discussions autour des freins et des moteurs s'inscrivant à l'échelle de l'individu face aux évolutions macro-sociales.

## **I.B. Débat sur l'importance à accorder à l'espace et aux déplacements**

Autour de la question des liens entre phénomènes temporels macro-sociaux et pratiques individuelles, on peut distinguer schématiquement deux approches : l'une s'intéresse aux techniques de gestion et aux usages du temps pour éventuellement remonter en généralité tandis que l'autre part des évolutions macro-sociales pour analyser leur impact sur la société et éventuellement sur la vie des individus. La première insiste généralement sur les freins ou les solutions (nouvelles) apportées par les individus pour mitiger les effets des évolutions sociétales sur le quotidien. Appartenant à cette école, on peut entre autres citer Ascher (2003 ; 2005), Southerton et Tomlinson (2005), Vilhelmson (1999), Sullivan (2008) ou Schwanen (2008). La seconde met plus en avant les effets révolutionnaires de ces mêmes modifications locales et leur application à un individu qui dispose de peu de marge de manœuvre. Appartenant à cette école, on peut citer parmi d'autres Rosa (2010), Giddens (1994), Ollivro (2000) ou Bauman (2002). Dans la section qui suit, nous allons analyser le

point de vue d'un représentant de chacune de ces deux écoles, François Ascher et Hartmut Rosa, afin de voir ce qu'ils apportent à l'analyse du rapport au temps en lien avec les pratiques de déplacement des individus.

### **I.B.1 Deux visions des évolutions du rapport au temps à l'échelle individuelle**

Dans *Le futur au quotidien* (Ascher 2004), François Ascher part du constat d'une croissance des sociabilités que tisse l'individu et donc d'une multiplication des appartenances sociales. Or selon lui, chaque groupe est situé dans un espace-temps qui lui est propre. Par conséquent, pour pouvoir les relier, il doit avoir recours à des outils techniques lui permettant de passer de l'un à l'autre. Il peut s'agir de transports ou de télécommunications, mais aussi de méthodes de gestion du temps. Ainsi l'espace-temps des activités n'est plus construit collectivement, et l'ouverture des possibles qui a eu lieu par le biais des transports et des télécommunications a des conséquences sur la gestion du quotidien : « *chacun doit de plus en plus souvent construire les endroits et les moments de ses activités* » (Ascher et Godard 2003, p. 18). L'individu serait contraint à être de plus en plus réflexif dans ses choix, abandonnant les routines préétablies pour en construire de plus flexibles, travaillant activement à moduler les effets des évolutions sociétales qui lui sont défavorables et acceptant les autres.

Hartmut Rosa, dans *Accélération une critique sociale du temps* (Rosa 2010), part lui aussi du constat que nos activités, qu'il perçoit comme étant différenciées fonctionnellement et temporellement (c'est-à-dire que chaque activité forme un bloc, isolé des autres et de leurs contraintes), sont de plus en plus nombreuses. Cependant selon lui l'époque où une stricte planification permettait d'agencer ces activités comme des blocs indépendants est en train de disparaître. Nous sommes dans une période – qu'il appelle la « modernité avancée » – où la densification de nos activités a permis l'apparition d'une compétition pour l'attention de l'individu entre les différentes fonctions qu'il exerce. Cette compétition est d'autant plus renforcée que la division du travail très avancée rend l'homme moderne individualisé difficilement remplaçable lorsqu'il est occupé à une autre activité. La solution trouvée pour gérer ses activités est donc de développer des modes de planification de plus en plus complexes et fins, ce qui entraîne une réduction des durées attribuées à chaque sphère. Or, toujours selon Hartmut Rosa, nous avons atteint un stade où cette boucle compétition-planification conduit à une fragmentation des durées et à une sollicitation constante et simultanée des différents domaines dans lesquels l'individu est impliqué. Le résultat est que l'homme de la modernité tardive voit ses



planifications « *remplacées par les arrangements temporels flexibles des oscillations microtemporelles [...] entre les exigences des diverses sphères fonctionnelles, toutes orientées vers une activité non stop* » (Rosa 2010, p. 236). Réfléchir à quand l'on fera chaque activité devient trop coûteux en temps et les sollicitations des différentes sphères sont trop variées pour que l'on puisse mettre en place des routines. L'individu improvise donc ses activités, saisissant les opportunités au vol. Hörning, Ahrens et Gerhard (1999) surnomment l'individu avec ce type de gestion de son temps « le joueur » (« the gambler »). Cela ne veut pas dire que l'individu ne soit pas réflexif, cela signifie qu'au lieu d'appliquer la réflexivité en amont, il l'applique à chaque nouvelle opportunité.

Des points communs émergent. Rosa décrit un individu qui sur le long terme, face aux incertitudes concernant les valeurs et possibilités de demain, a renoncé à tout projet de vie. L'auteur souligne que dans ces circonstances l'individu a recours à une organisation flexible de son quotidien ou à moyen terme, le contrôle des actions reposant sur une logique de « projet » : on se donne alors un objectif global à atteindre et non pas une série de tâches à effectuer. Ascher insiste quant à lui sur la diminution de la place des routines et sur les méthodes de l'individu pour gérer l'incertitude, notamment l'importance... de se construire des projets pour donner sens aux événements. La notion de flexibilité, d'adaptation et d'attention aux opportunités à saisir de la part de l'individu contemporain est donc commune aux deux auteurs. Un second point commun est la description de la personnalité de l'individu. Toujours en partant de l'idée de différenciation fonctionnelle, d'augmentation de la vitesse technique et d'incertitude face au futur, Rosa souligne l'apparition d'individus dont l'identité dépend de plus en plus de la situation, ce qui rejoint la personnalité éclatée décrite plus haut par François Ascher. Enfin, les deux auteurs s'accordent sur le processus d'individualisation qui donne de plus en plus de latitude à l'homme moderne dans le choix de ses amis et de ses activités.

### **I.B.2 Débat sur l'importance à accorder à l'espace**

En revanche deux points opposent F. Ascher et H. Rosa. Tout d'abord, d'une analyse au départ plutôt macro-sociale (division du travail et différenciation fonctionnelle poussée de la société actuelle) Rosa arrive à la conclusion que l'on est face à une « *dédifférenciation temporelle (et spatiale)* » (Rosa 2010, p. 236) et une accélération généralisée des rythmes de vie au sein des civilisations modernes. C'est-à-dire qu'il arrive à la conclusion qu'il serait possible de faire tout, tout le temps, en même temps, en partie grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC). À l'inverse, dans la citation présentée plus haut, F. Ascher insiste sur... une

différenciation spatio-temporelle croissante. Pour lui, les TIC sont insuffisantes à compenser l'étanchéité des différentes sphères sociales. Secondement, pour F. Ascher, nous ne sommes pas dans une situation où l'accélération du rythme de vie concerne de manière uniforme toute la population. Il existe plutôt une coexistence simultanée de deux types de comportements : si certains individus renoncent à leurs routines ou les flexibilisent, d'autres peuvent décider d'en réinstaurer pour se simplifier la vie. Une partie des rigidités dans l'assignation de différents lieux aux différentes activités est donc voulue par les individus.

L'interprétation de ce qu'il est possible de faire à l'aide des transports et des moyens de télécommunication est donc centrale dans la divergence de point de vue entre les deux auteurs. Une forte résistance de l'espace diminuerait l'impact des phénomènes structurels poussant à une multiplication des activités et des appartenances sur le rapport au temps des individus, imposant des ruptures et des coupures entre sphères d'activité. À l'inverse, si l'on pouvait considérer la « friction de la distance » comme secondaire alors le phénomène de compétition-fragmentation-improvisation décrit par Rosa serait envisageable, ou du moins techniquement possible. Pour Rosa, l'impact de ces frictions aurait tendance à devenir de plus en plus faible, une grande partie de ces évolutions étant rendues possibles par la mobilité virtuelle<sup>5</sup>. Les télécommunications d'aujourd'hui seraient les trains des années 1880, ses usagers disposant ainsi de vitesses plus élevées et donc de la possibilité de réaliser plus d'activités. Pour Ascher en revanche le temps et l'effort consacrés à se déplacer et à changer de sphère d'activité demeurent structurants dans l'agencement du quotidien. Nous allons dans cette thèse nous placer du côté d'Ascher – en considérant que les déplacements physiques ont encore leur rôle à jouer –, mais avec une grille de lecture héritée de Rosa : lorsque les activités sont situées dans l'espace physique, comment fait-on pour pouvoir les multiplier ? En quoi nos façons de les multiplier jouent-elles sur notre rapport au temps ?

Or Rosa et Ascher, s'ils proposent une perspective sur ce que l'on peut appeler la « friction » du temps et de l'espace entre activités, se sont principalement penchés sur la façon dont les individus gèrent le temps, mais peu sur la façon *concrète* dont ils sont confrontés et réagissent à l'espace. S'ils décrivent le rôle des transports et télécommunications, que ce soit dans les processus *globaux* (Rosa) ou comme moyen *potentiel* de se « délocaliser » (Ascher), il leur manque une analyse désagrégée au niveau de l'individu des pratiques de gestion de la mobilité. En somme, la question de savoir si les personnes qui sont plus réflexives dans leur pratique du temps et qui

---

5 Par là, nous entendons les télécommunications, qui permettent de réaliser certaines activités sans se déplacer.

ont des programmes d'activités plus denses – ce que nous appellerons par facilité de langage avoir un rapport au temps « hypermoderne » – le font grâce à une pratique de l'espace spécifique, n'a pas été traitée. En retour, un potentiel frein mis par l'espace au développement d'un tel rapport au temps n'a pas été exploré. Reste ainsi en suspens la question de l'inventaire des contraintes et des possibilités offertes par l'espace-temps quotidien et les outils dont disposent les individus pour y faire face<sup>6</sup>.

Supposer l'existence de contraintes et de ressources revient à faire l'hypothèse de leur inégale répartition au sein de la population. Or le risque est qu'au sein des populations qui n'ont pas accès aux outils les plus efficaces, on assiste à des effets dépassant de « simples » problèmes de localisation. Comme le dit Ascher, « *Ne pas disposer de ces techniques risque de produire de l'exclusion, ou une forme de désinsertion par défaut.* » (Ascher 2003, p. 23). En nous penchant sur la question des liens entre les déplacements du quotidien et le rapport au temps, nous nous interrogeons donc sur le rôle des différentes marges de manœuvre dont disposent les individus dans leur gestion de leurs programmes d'activités. Tout le monde est-il égal face à l'accélération du quotidien ? Quelle place pour la réflexivité face aux évolutions sociétales dans le rapport au temps ?

Pour répondre à ces questions macro-sociales, nous allons faire un détour par l'analyse détaillée des ressources dont disposent les individus pour gérer ces défis. Comment les outils de déplacement et la disposition des opportunités dans l'espace influencent-ils notre rapport au temps ? Comment les individus utilisent-ils la vitesse physique, la densité et les jeux entre les différents modes de transport pour gérer la friction de l'espace et du temps ?

## **I.C. Rôle de la mobilité quotidienne dans le rapport au temps**

Pour répondre à cette question, nous nous intéressons à la mobilité quotidienne des personnes. Dans ce contexte, nous entendons la « mobilité » comme une pratique sociale de déplacement dans l'espace. Nous nous plaçons à l'échelle du quotidien, c'est-à-dire à celle de la journée et de la semaine. Le parti pris de cette thèse est de s'intéresser au rôle de la mobilité physique des individus dans la possibilité de faire l'expérience de la multiplicité et de la diversité des activités **hors de chez soi**. Nous nous intéressons exclusivement aux activités réalisées en dehors du domicile, afin d'analyser l'impact des contraintes spatiales et des outils permettant de les lever sur

<sup>6</sup> La nécessité de développer des travaux permettant d'ancrer les théories générales autour des évolutions temporelles à des travaux empiriques, notamment sur les liens entre technologies et usage du temps, a déjà été soulignée. Voir Wajcman (2008) sur ce sujet, et les articles de Wajcman (2010) et Hassan (2010) publiés dans le débat qui s'est suivi.

la possibilité d'avoir un rapport au temps hypermoderne. Nous nous plaçons ici dans le champ de la sociologie des mobilités, de la sociologie urbaine voire dans celui de l'aménagement du territoire.

Compte tenu de notre approche considérant la permanence de l'importance de la mobilité *physique* des *individus* comme facteur discriminant dans les modes de vie et en particulier ici dans leur rapport au temps, que nous apporte la littérature sur les pratiques de déplacement sur le sujet ? Que sait-on de la façon de gérer la friction de la distance lorsque les emplois du temps deviennent complexes ? La critique que nous avons émise à l'encontre de Rosa et Ascher concernant la faiblesse de leur analyse de la mobilité quotidienne est dans une certaine mesure applicable aux deux camps qu'ils représentent. Les chercheurs dont le regard porte sur l'analyse des pratiques quotidiennes se sont principalement centrés sur l'organisation temporelle des activités, ces études étant de facto a-spatiales. Les tenants des explications macro-sociales se sont contentés de s'intéresser à l'impact de l'évolution des vitesses sur le commerce mondial, l'économie et éventuellement la mobilité d'affaires ou touristique. Il existe cependant quelques études, sur lesquelles nous allons nous appuyer, qui portent sur les usages du temps et de l'espace au quotidien, ainsi que sur les modes de transport associés.

Nous allons commencer par étudier les débats autour des outils de franchissement des distances, pour souligner qu'ils masquent des discussions sur les liens entre usage du temps et usage de l'espace et que l'analyse conjointe des deux est rarement opérée.

### **I.C.1 Rapport au temps et modes de transport employés**

Comme nous le disions précédemment, on peut faire l'hypothèse que les modes de transport jouent un rôle dans la façon qu'ont les individus de gérer « *une variété et une différenciation croissantes de ces espaces-temps* » (Ascher 2004, p. 289). En théorie une bonne adaptation des moyens de déplacement aux destinations peut faire diminuer le coût et rendre « rentables » certaines destinations, ou, dit autrement, permettrait de réduire le frein aux emplois du temps que représentent les distances. Or sur la question des modes les plus adaptés, les résultats divergent considérablement en fonction des études.

### ***I.C.1.1 Différents diagnostics quant aux modes de transport adaptés au temps hypermoderne***

À travers une enquête menée en proche banlieue parisienne ayant donné lieu à deux publications, Juan, Largo-Poirier, Orain et Poltorak observent que les personnes qui disposent de plus de capitaux et qui ont une plus grande diversité d'activités ont des pratiques modales variées, tandis que les individus des classes populaires, plus centrés sur le domicile, utilisent toujours le même mode, généralement l'automobile lorsqu'ils en possèdent une (Juan 1996 ; Juan et al. 1997). L'explication que proposent les auteurs à ce phénomène est la suivante : si l'on se rend en un plus grand nombre de lieux dont les distances au domicile et les caractéristiques diffèrent, il est cohérent de s'adapter à chacun de ces lieux en employant le mode de transport adapté à chacun. Ainsi, augmenter le nombre de destinations impliquerait d'avoir ce qu'à la suite des travaux de Massot (1996) et Massot, Monjaret et Kalfon (1997) sur le sujet nous appellerons des pratiques « multimodales », c'est-à-dire une utilisation différenciée des modes de transport en fonction des circonstances. Les résultats de Juan *et al.* sont cohérents avec des travaux portant directement sur les individus qui ont des pratiques multimodales en Île-de-France, qui ont montré que les personnes qui employaient plusieurs modes de transport se rendaient dans des lieux plus diversifiés et avaient plus d'activités de loisirs (Massot 1996).

Pourtant, dans l'enquête de Montulet, Hubert et Huynen (2007) se déroulant à Bruxelles, les individus qui ont le rythme de vie le plus élevé et qui ont des pratiques spatiales étendues s'appuient sur l'automobile pour pouvoir relier à tout instant n'importe quelle destination offrant des opportunités. Selon ces auteurs, les personnes qui ont une programmation rigide et un emploi du temps chargé ont aussi recours à la voiture pour relier entre eux des points ponctuels distants dans l'espace. Dans les deux cas, un rapport au temps qui s'approche de celui de l'idéal-type hypermoderne est ainsi associé à une pratique automobile. En revanche, les personnes qui ont une programmation souple (qui ont généralement un volume d'activités plus faible) et ont un rapport à l'espace sous forme de plusieurs zones aux caractéristiques distinctes, sont multimodales. Ils connaissent bien les différents modes et les choisissent de façon logique en fonction des différents territoires dans lesquels ils pratiquent leurs activités et en prenant en compte les rythmes collectifs de la congestion. Ce seraient donc les individus disposant d'une variété d'activités, mais sans contrainte forte sur l'emploi du temps (en termes de volume horaire notamment) qui pourraient se permettre d'adapter leurs modes à leurs destinations.

Allant dans le même sens, un rapport de prospective du Conseil National des Transports datant de 2001 part des évolutions dans notre rapport au temps en faisant l'hypothèse de leur diffusion au sein de la population dans les années à venir et tente d'estimer leur impact sur la mobilité (Bailly et Heurgon 2001). S'appuyant sur une revue de la littérature sur les évolutions temporelles, ses auteurs font le diagnostic d'une désynchronisation des horaires collectifs et par conséquent de la nécessité pour les gens de s'organiser pour se resynchroniser entre eux, de l'irrégularité des usages des individus d'un jour sur l'autre et de l'allongement des heures d'activité des urbains (la fameuse « ville 24 h/24 »). Selon eux, cette plus grande dispersion des horaires et des destinations pourrait être favorable à un retour de la voiture individuelle, plus adaptée aux exigences de flexibilité de la société et à l'individualisation des comportements de mobilité.

### ***1.C.1.2 Différences de diagnostic liées à des offres de transport distinctes***

Une piste qui pourrait expliquer les résultats divergents autour de la question des modes de transport les plus adaptés à des rythmes de vie élevés relève des territoires sur lesquels sont menées ces enquêtes. Bruxelles dispose d'un réseau de transports en commun moins performant que la région parisienne. Des pratiques de mobilité similaires pourraient donc avoir lieu avec des modes de transport différents en fonction du territoire concerné. Ainsi, un des enquêtés de Montulet *et al.* souligne qu'il utilise la voiture à Bruxelles, mais les transports en commun lorsqu'il va travailler en Île-de-France, ce qui lui arrive régulièrement. Les auteurs en concluent que les modes de transport ne sont pas intrinsèquement, de par leur technologie, adaptés à tel ou tel rapport au temps, mais le sont en un lieu donné en raison du système de mobilité au sein duquel ils s'inscrivent. En cela, on peut considérer qu'ils élargissent les résultats de Dupuy (2006) sur le système automobile.

D'une certaine façon, Bruno Marzloff et Georges Amar ne leur donnent pas tort lorsqu'ils annoncent l'avènement d'une mobilité multimodale liée à l'évolution du rapport au temps, qu'ils jugent plus réflexif et plus fragmenté (Marzloff 2005 ; Amar 2010). En effet, tous deux considèrent que ce changement dans les pratiques de mobilités ne sera possible qu'au prix d'une évolution de l'offre, incluant les technologies numériques, permettant une diminution de l'usage de la voiture (qu'ils perçoivent comme souhaitable). Tous deux font le constat que la voiture est *pour l'instant* le seul mode offrant l'autonomie et la flexibilité spatiale et temporelle nécessaires aux nouveaux rapports au temps sur la plupart des territoires. Ils prévoient cependant qu'une amélioration de l'offre, consistant en une diversification

des modes de transport mis à disposition et une meilleure synchronisation entre eux permettrait de remplacer – ou de diminuer drastiquement – la place de la voiture. Surtout, cela permettrait de développer en parallèle des politiques publiques opposées à l'automobile sans diminution des possibilités de mobilité de la population. Or cette évolution serait déjà en marche : Marzloff comme Amar en voient les premiers indices à travers les vélos en libre-service, l'amélioration de l'information dans les transports en commun et la diversité des modes de transport disponibles dans les centres des grandes métropoles.

\*

\* \*

En résumé, les personnes peuvent théoriquement jouer sur les modes de transport pour diminuer la friction de la distance. Il y a cependant débat sur la tactique la plus optimale : multiplier les modes de transport employés pour optimiser chaque déplacement ou utiliser un unique mode « tout terrain », à savoir l'automobile ? Le débat est d'autant plus ouvert que des résultats montrent qu'en fonction de l'espace pratiqué, et plus précisément en fonction des modes de transport disponibles sur un territoire donné, le choix le plus optimal peut varier : des systèmes de transports différents peuvent, en fonction de l'offre présente sur un territoire, offrir des services similaires, voire identiques.

### **I.C.2 La faiblesse de la prise en compte des marges de manœuvre dans l'espace**

La divergence des résultats obtenus quant aux modes de transport les plus adaptés nous invite à remonter d'un cran et à nous pencher sur la façon dont les pratiques spatiales diffèrent en fonction du rapport au temps. En reprenant les travaux cités dans la section précédente, nous observons que les résultats divergents sur les modes de transport prennent leurs racines dans des résultats divergents quant aux liens entre pratiques de l'espace et pratique du temps. Or selon nous ces différences résultent des insuffisances que nous percevons dans la façon de traiter conjointement l'espace et le temps.

L'étude de Montulet *et al.* cherchait à croiser des idéaux-types d'attitudes temporelles avec des « perceptions de l'espace » et à relier les catégories obtenues avec des pratiques modales. On retrouve dans cette étude le cas du « joueur » mentionné précédemment, que Montulet *et al.* nomment « improvisateur réactif ou impulsif » : courant toujours après le temps, ces individus ont renoncé à planifier leur quotidien et se contentent de réagir aux sollicitations fournies par un environnement

professionnel et social changeant. Ceux-ci, constatent les auteurs, ont une perception de l'espace similaire à une étendue, sans véritable délimitation, en perpétuelle redéfinition et pouvant toujours offrir des opportunités nouvelles. À l'opposé se trouvent les individus routiniers, dont la pratique de l'espace est localiste. Entre ces deux idéaux-types existent deux autres catégories, les planificateurs souples et rigides, qui ont respectivement des rapports réticulaires et zonaux à l'espace.

La question se pose de la raison de ces croisements. On pourrait théoriquement en effet, comme le soulignent d'ailleurs les auteurs, imaginer des improvisateurs réalisant leurs activités dans le cadre d'un rapport localiste à l'espace. Sur ce sujet, les réponses demeurent floues. Les auteurs argumentent de liens « logiques » entre ces deux catégories : « *Comment concevoir un environnement changeant – caractéristique du réactif – si, par principe, la territorialisation est perçue stable [...] ?* » (Montulet, Hubert, et Huynen 2007, p. 69). Nous leur opposons que l'on peut imaginer un espace local suffisamment riche pour offrir des opportunités toujours changeantes, voire qu'il est possible de faire advenir dans l'espace local les opportunités, comme lorsque l'on demande à un proche de nous rejoindre à proximité de notre domicile. Les travaux portant sur la polarisation des activités par le lieu de travail montrent bien que les individus sont capables de modifier l'emplacement de leurs activités pour gérer des emplois du temps contraints (Boulaïbal 2001). Les arguments des auteurs sont plus convaincants lorsqu'ils avancent, de façon moins explicite cependant, que cette « congruence » entre rapports au temps et à l'espace est due à des contraintes extérieures contribuant à former l'un comme l'autre : la quasi-totalité des enquêtés qui s'approchent de l'idéal-type de « l'improvisateur » a un emploi du temps tendu par une forte pression professionnelle qui impose aussi les lieux des activités.

Cette forme d'analyse, montrant comment les contraintes institutionnelles structurent le temps et l'espace dans un même mouvement, demeure cependant à l'état d'ébauche. Par conséquent, la question de la marge de manœuvre dont disposent les individus face aux institutions dans la construction de ces pratiques spatiales n'est pas traitée. Pourtant, Montulet *et al.* prennent la peine de décrire les quelques enquêtés qui ont des pratiques spatiales contradictoires (à leur sens) par rapport à leur attitude temporelle. Ils décrivent ainsi des individus improvisateurs tout en ayant un rapport « localiste » à l'espace, c'est-à-dire ayant une pratique d'un territoire unique, sur lequel se déroulent l'ensemble de leurs activités. Ils interprètent ces comportements purement comme des résultats de contraintes liées à un défaut de motorisation. Or selon nous, ces contres-exemples ouvrent à de riches



questionnements : il est donc possible, dans certaines circonstances, de développer des emplois du temps complexes autrement que par la vitesse et la flexibilité des modes de transport ? Sur quelles autres ressources s'appuient ces enquêtés ? La densité du quartier de résidence ? En somme, on se demande où le lien « logique » entre rapport étendu à l'espace et rythme de vie élevé fait défaut : est-il possible de concevoir une approche théorique permettant d'intégrer ces contre-exemples ? Nous verrons que pour répondre à ces questions il est nécessaire de s'extraire des approches par les idéaux-types d'individus pour plonger dans les agencements quotidiens entre moments et lieux des activités.

Un autre lien « logique » dont le naturel nous interpelle est celui proposé entre l'attitude temporelle que Montulet, Hubert et Huynen appellent la « planification rigide » et le rapport à l'espace sous forme de centralités multiples. Les auteurs expliquent cette congruence par le fait que le manque de temps impose aux enquêtés de se contenter de se rendre sur les nœuds où se trouvent les activités, sans chercher à avoir une pratique spatiale leur permettant de découvrir le territoire qui les entoure. Dans notre optique d'interrogation sur le rôle du territoire sur les pratiques spatiales, nous sommes invités à nous interroger sur le sens de cette causalité : n'est-ce pas en partie *parce que* les lieux d'activités sont disposés de façon distante les uns des autres sur des nœuds distincts que les enquêtés sont contraints de planifier de façon si rigoureuse leurs activités ? Une meilleure connaissance des façons dont se construisent les emplacements des activités permettrait, là encore, de mieux comprendre les liens entre rapport au temps et rapport à l'espace, et par extension entre rapport au temps et mobilité.

Le point commun aux deux remarques que nous avons faites concernant l'ouvrage de Montulet *et al.* est la question du rôle à donner à la disposition des activités dans l'espace, qui apparaît ici presque comme une donnée extérieure aux individus. On trouve cette même limite dans certaines approches de prospective : ainsi Bailly et Heurgon (2001) ne font intervenir l'espace dans leur analyse que sous l'angle de la question de l'étalement urbain, considéré comme un élément s'imposant aux individus. En revanche, cet ouvrage a l'intérêt d'ouvrir sur la possibilité d'une évolution des pratiques spatiales imposant des modifications dans l'agencement des emplois du temps : l'allongement des déplacements inciterait les individus à enchaîner les activités entre elles ou à les décaler en dehors des heures de pointe, ce qui suppose de décider de leurs horaires non plus en fonction de contraintes intrinsèques aux actions, mais en fonction des contraintes de l'ensemble des activités de l'emploi du temps. Ici, l'hypothèse est donc faite par les auteurs que les individus

sont dans l'obligation de revoir des éléments de leur rapport au temps afin de pouvoir mieux gérer leur rapport à l'espace, ce dernier étant perçu comme un élément sur lequel les individus ne peuvent réellement agir.

Ce reproche d'un espace inamovible peut être aussi fait à l'enquête de Juan *et al.*, mais la raison à l'absence de marges de manœuvre de l'individu n'est pas la même que dans les deux ouvrages précédents. Dans l'enquête de Juan *et al.*, le rapport au temps est l'aptitude à se projeter de façon active dans le futur à long terme. Or les auteurs cherchent à comprendre « comment l'imaginaire structure le monde vécu » (Juan *et al.* 1997, p. 163). Ils proposent de partir des représentations pour expliquer la propension à avoir une variété d'activités. Pour eux, c'est donc le rapport au temps qui modifie le rapport aux sorties et à l'espace domestique. Pour Juan *et al.*, au sein des populations aisées, le rapport positif au futur se manifeste sous la forme d'une « quête de l'individuation » qui a pour conséquence une multiplicité d'activités hors de chez eux, impliquant une grande variété spatiale des déplacements. À l'inverse, les personnes moins pourvues en capital économique et culturel se replient sur leur domicile, ne sortant que lorsque nécessaire, pour des trajets routiniers et répétitifs dans l'espace. D'un rapport général au temps futur, Juan *et al.* font découler les activités pratiquées, le rapport à la mobilité et les modes de transport, ainsi que le sens symbolique que les individus leur accordent. Ils concluent au caractère secondaire du rôle joué par l'environnement direct (et notamment la présence d'arrêts de transports en commun à proximité du domicile des enquêtés) sur les pratiques des ménages, celles-ci étant, selon les auteurs, principalement déterminées par leur imaginaire, lui-même déterminé par leur appartenance sociale.

Ils font malgré tout le constat d'un frein imposé par les distances élevées de la ville fordiste à la multiplication des activités. Cependant, ils soulignent que les individus ne cherchent pas nécessairement à réduire leur mobilité, celle-ci étant le moyen d'une réalisation de soi passant par la fuite de la quotidienneté représentée par le quartier. Ainsi, ils observent qu'à une diversité des activités est associée une variété de lieux et de modes employés pour s'y rendre. L'approche de Juan *et al.* par une grille de lecture basée sur les représentations prend si peu en compte l'espace qu'ils y voient une volonté d'éviter les redondances de la part des personnes se déplaçant, « *comme si la sortie était précisément le moyen de briser le caractère répétitif du quotidien et ne pouvait être, elle-même, routinisée qu'au prix d'une contradiction* » (Juan 1996, p. 269). Là encore, ce sont les marges de manœuvre des individus dans l'espace dans la gestion de leur programme d'activités qui sont – à notre sens –

minimisées. En effet, nous y voyons plutôt la possibilité de comprendre la disposition des activités comme relevant de la rencontre entre les aspirations des enquêtés et une offre localisée de façon hétérogène au sein du territoire.

### **Conclusion provisoire**

Partant du constat d'évolutions du rapport au temps à l'échelle macro-sociale, nous cherchons à analyser les freins à (ou les protections face à) sa généralisation qui pourraient se loger dans les contraintes physiques auxquelles sont confrontés les individus en matière de pratiques de l'espace. Or nous observons qu'il y a débat quant aux outils les plus aptes à diminuer la friction de l'espace. Plus encore, nous constatons que ces débats trouvent en partie leurs racines dans les approches employées pour analyser les pratiques spatiales des individus. Celles-ci sont analysées soit comme des éléments intrinsèques aux individus, soit comme découlant d'un rapport au temps lui aussi intrinsèque aux personnes, soit comme la conséquence directe de la disposition des aménités au sein du territoire.

Pour analyser la façon dont les outils de déplacement et la disposition des opportunités dans l'espace influencent notre rapport au temps, il nous faudra donc mieux comprendre l'articulation entre les lieux et les moments de nos activités. Les contradictions relevées dans les travaux ayant tenté une analyse conjointe de ces deux composantes nous invitent à penser qu'une analyse par un unique rapport au temps et un unique rapport à l'espace des individus rencontrera des obstacles. Nous verrons dans le courant de cette thèse qu'en raison de la variabilité de ce rapport il faudra travailler à une échelle plus fine que l'individu ou la journée pour pouvoir saisir la relation entre construction des lieux et des moments des activités. Explorer la construction, et l'éventuelle *co*-construction du système de lieux avec l'agencement dans le temps des programmes d'activités supposera que nous prenions au sérieux le propos d'Ascher déclarant qu'une des caractéristiques de notre époque était une plus grande individuation et une plus grande réflexivité dans l'emplacement de nos activités. Incidemment, cela suppose que les individus disposent de marges de manœuvre dans la disposition des lieux de leurs emplois du temps.

Afin d'approfondir la façon dont nous traiterons concrètement ces questions, il faut nous doter d'outils conceptuels nous permettant de faire une étude empirique à l'échelle microsociale du rapport au temps d'une part, et d'autre part des techniques de gestion de l'espace.

## **II. Outils conceptuels et définitions**

En nous appuyant sur la littérature portant sur le rapport au temps ainsi que sur celle sur les déplacements des individus, nous souhaitons ici établir solidement les concepts que nous emploierons, ce qui nous permettra de développer les hypothèses qui guideront cette thèse dans la section III.

### **II.A. Conceptualisation et opérationnalisation du rapport au temps**

Nous avons vu qu'il y avait un relatif consensus sur les évolutions du rapport au temps des individus, dans la période de modernité « avancée » ou de « seconde modernité » au sein de laquelle nous nous trouvons. Nous avons esquissé un idéal-type du comportement décrit dans la littérature, celui d'un individu qui se caractériserait par une gestion plus réflexive du temps, un emploi du temps plus dense et le sentiment d'être pressé par le temps, idéal-type que nous avons qualifié d'hypermoderne. Nous cherchons ici à établir une grille de lecture nous permettant d'affiner notre compréhension des différentes facettes du rapport au temps.

#### **II.A.1 Revue de littérature : un rapport du temps protéiforme**

Au sein du champ de recherche sur les rapports qu'entretiennent les individus au temps, on peut distinguer entre les travaux qui portent sur les représentations qu'ont les individus du temps (perception et attention attachée au passé, projection dans le futur...) et les études sur la façon dont les personnes utilisent, gèrent ou occupent leur temps. Au sein de ce corpus, nous nous centrons sur les seconds, c'est-à-dire sur les analyses qui portent sur le caractère pratique du rapport au temps et qui se placent dans le cadre du débat sur le sentiment de manque de temps et la multiplication des activités quotidiennes. Ces travaux peuvent se réunir sous ce que l'on pourrait appeler l'étiquette des travaux sur le « rythme de vie ». Nous y trouvons la matière nous permettant de donner un support empirique aux discours sur les rapports au temps contemporains qui se caractériseraient par leur plus grande complexité et la plus grande pression qu'ils exerceraient sur l'individu.

On peut distinguer deux approches. L'une qui prend directement pour objet le nombre d'activités réalisées – et en particulier le nombre d'activités culturelles (Donnat 2009 ; Coulangeon, Menger, et Roharik 2002) – dans l'optique de comprendre comment les phénomènes macro-sociaux jouent sur les comportements individuels en matière d'organisation des emplois du temps. L'autre approche est centrée sur le sentiment de manque de temps et cherche à comprendre quels

mécanismes objectifs, inclus dans l'utilisation du temps par les individus, causent ce sentiment d'urgence. Dans les deux cas, le terme « rythme de vie »<sup>7</sup> est fréquemment employé pour décrire les évolutions dans les emplois du temps des individus, mais les indicateurs pour le traduire ne sont pas toujours les mêmes selon les auteurs et les méthodes utilisées pour le mesurer. Les auteurs peuvent s'appuyer sur le nombre d'activités par unité de temps (Degenne, Lebeaux, et Marry 2002 ; Rosa 2010), sur le sentiment de manque de temps lui-même (Rosa 2010), sur la diversité des activités (Gronau et Hamermesh 2001) ou sur le volume de temps libre ou de temps « contraint » (Garhammer 2002 ; Mattingly et Blanchi 2003 ; Goodin *et al.* 2005 ; Glorieux *et al.* 2010).

En outre, certains auteurs n'utilisent pas le terme de « rythme de vie », mais appartiennent au champ étudiant le rapport au temps des individus. Ils peuvent s'intéresser au sentiment de manque de temps et aux mécanismes qui le génèrent (Southerton et Tomlinson 2005 ; Anttila, Oinas, et Nätti 2009), à la manière dont les activités sont allouées dans le temps (Southerton 2003 ; Wajcman 2008) ou à la façon dont les individus organisent cette allocation (Southerton 2006).

La littérature sur le rapport au temps des individus propose donc une mosaïque d'entrées pour aborder le rapport au temps des individus. Cependant ces différentes approches sont reliées entre elles, et il est possible de faire émerger un schéma global : un nombre d'activités (voire un nombre d'activités contraintes) élevé est associé à des manières d'organiser les activités entre elles spécifiques, ce qui nécessite une plus grande réflexivité dans l'organisation du temps. La place du sentiment de manque au sein de ce schéma, en revanche fait débat. Si certains auteurs soutiennent qu'il découle principalement de l'évolution du rythme de vie, pour d'autres il est principalement engendré par des représentations culturelles.

## **II.A.2 Quatre composantes imbriquées permettant d'opérationnaliser le concept de rapport au temps**

Ces constats nous incitent donc à clarifier le concept de « rapport au temps » en le sous-divisant en quatre composantes : le nombre d'activités par période, les modes d'allocation des activités dans le temps, la gestion du temps et enfin le sentiment de manque de temps. Précisons ce que nous entendons par chacune de ces composantes et les liens qu'elles entretiennent entre elles.

---

7 Ou « pace of life » en anglais.

L'élément de base est le « rythme de vie », c'est-à-dire la vitesse à laquelle les individus « vivent, pensent et travaillent » pour reprendre notre citation introductive. On peut le caractériser par le nombre d'activités ou de sphères d'activités (voire de sociabilité) pratiquées par unité de temps. Un rythme de vie est d'autant plus élevé que l'individu a des sphères d'activités et de sociabilité variées. Soulignons que comme nous nous pencherons sur les pratiques de mobilité, par définition nous considérerons dans le reste de cette thèse que, de deux personnes travaillant le même nombre d'heures, au sein de ménages identiques et ayant les mêmes contraintes, celle allant faire ses courses au supermarché et se rendant au cinéma a un rythme de vie plus élevé que la seconde qui ferait ses achats par internet pour se faire livrer et regarderait le même film en l'ayant téléchargé sur son ordinateur.

Or le temps n'étant pas extensible, augmenter le nombre de sphères d'activités pratiquées au cours d'une journée ou d'une semaine a des conséquences sur la façon d'insérer les activités dans le temps. Il faut donc jouer sur la durée ou l'agencement des activités pour réussir à faire tout ce que l'on cherche à réaliser au cours d'une période donnée. En reprenant les travaux de Rosa, Southerton, Tomlinson et Wajcman, on peut recenser quatre formes d'agencement dans le temps (ou modes d'allocation dans le temps) qui découlent d'un nombre de sphères d'activités élevé et de leur éventuelle compétition entre elles. Elles sont : i) la réduction des temps morts entre les activités, ii) la réduction du temps accordé à chaque activité, iii) le multitasking, c'est-à-dire la réalisation simultanée de plusieurs activités, iv) la fragmentation des activités, c'est-à-dire leur décomposition en plusieurs brèves séquences entrecoupées d'autres activités. Tout ceci a pour effet une *densification* des journées ou des épisodes de vie, c'est-à-dire un plus grand nombre d'activités réalisées sur cette période.

Aux façons dont on agence les activités dans la journée, s'ajoute ce que nous appellerons la « gestion du temps », c'est-à-dire notre aptitude et notre volonté à planifier ou non notre programme d'activités. La question du contrôle du processus d'allocation et la maîtrise de ses activités interviennent là. On peut distinguer différents registres. D'une part celui de la planification et d'autre part celui de l'improvisation. À cela on peut ajouter le registre de la routine, qui a une place légèrement à part par rapport aux deux premiers. Si l'improvisation et la planification sont des façons de *gérer* le temps de façon réflexive, c'est-à-dire d'agir sur lui, la routine peut être interprétée comme un cas où le temps ne pose pas de problème, et où donc l'individu est « passif » face à ce dernier (Montulet, Hubert, et Huynen 2007). Guillot (2010) l'a interprété comme étant un rapport non réflexif à un

emploi du temps régulier. La routine relève ainsi d'une dimension différente de la planification et l'improvisation. Il ne s'agit alors pas là d'un mode de gestion à proprement parler, mais d'une situation d'absence de gestion, lorsqu'il n'y a pas à prendre de décision. Nous retiendrons donc que les individus peuvent avoir ou non une politique de gestion du temps, et que lorsque c'est le cas, celle-ci peut être improvisée ou planifiée.

Enfin, on peut considérer qu'il existe une quatrième composante au rapport au temps, qui est le sentiment de manque de temps. Il est provoqué en partie par un rythme de vie élevé et en partie par les injonctions sociétales à faire toujours plus de choses. Il découle donc à la fois des trois composantes précédentes, mais aussi de représentations propres à la société et l'époque au sein de laquelle se trouve l'individu. Cette composante nous intéresse uniquement en tant qu'indicateur des tensions perçues par les individus et nous n'analyserons pas les liens entre cette composante et les modes de transport.

Nous nous intéressons donc aux différences de rythme de vie entre les individus, mais aussi à la façon dont se fait l'allocation des activités et à la gestion du temps, c'est-à-dire aux techniques, stratégies ou tactiques (Certeau, Giard, et Mayol 1990)<sup>8</sup> que mettent en place les individus pour décider de l'organisation de leurs journées ou semaines. Nous nous concentrons ainsi sur les pratiques concrètes du temps afin de nous positionner dans le cadre du débat sur la question des freins et des moteurs aux évolutions des comportements temporels des individus.

Les trois premières composantes sont étroitement interconnectées : on peut faire l'hypothèse qu'augmenter son rythme de vie passe par une densification du quotidien, ce qui augmente la nécessité d'avoir un rapport réflexif au temps. Pouvoir avoir une gestion improvisée de son programme d'activités peut permettre une meilleure densification du quotidien et ainsi une hausse du rythme de vie. Ainsi, nos hypothèses quant au rôle des modes de transport et des aménités accessibles dans le rapport au temps des individus devront chercher à comprendre comment ceux-ci agissent sur chacune des trois composantes du rapport au temps que nous avons définies.

À l'aide de ces trois composantes, il nous est possible de clarifier notre idéal-type de l'individu doté d'un rapport au temps hypermoderne. Il s'agirait d'un individu doté d'un rythme de vie élevé grâce à une allocation dense des activités, ayant une gestion

---

8 De Certeau établit une distinction entre tactique et stratégie, nous ne nous appuyerons pas sur cette grille d'analyse au cours de cette thèse et emploierons indifféremment « tactique » et « stratégie » pour désigner les actions des individus visant à jouer avec les contraintes du temps et de l'espace.

soit extrêmement planifiée soit improvisée du temps et ayant le sentiment de manquer de temps. Nous chercherons dans cette thèse à voir si les individus qui tendent vers cet idéal-type ont des manières particulières de se déplacer et si celles-ci conditionnent la possibilité d'avoir un rapport au temps hypermoderne dans chacune des trois composantes que nous avons définies.

## **II.B. Deux axes d'analyse des tactiques individuelles d'agencement des activités dans le temps et dans l'espace**

Pour cela, il nous faut clarifier notre façon d'aborder les techniques de mobilité des individus, de la même façon que nous avons conceptualisé et opérationnalisé le rapport au temps. Dans le cadre des débats sur les outils de mobilité adaptés à un rapport au temps hypermoderne, nous avons vu que l'aptitude des individus à construire leur système de lieux, ou à arbitrer entre différents emplacements, était soit passée sous silence, soit négligée. Or dans la mesure où les explications concernant les modes de transport s'appuient sur des diagnostics quant aux pratiques de l'espace, il nous semble être nécessaire de disposer d'outils permettant d'analyser conjointement la construction du temps et de l'espace. Pour ce faire on peut distinguer deux axes d'analyse, qui sont d'une part les arbitrages entre l'emplacement des activités dans l'espace et le temps pour s'y rendre, et d'autre part, les façons dont les individus agencent leurs activités entre elles.

### **II.B.1 Analyser les marges de manœuvre sur la distribution des activités dans l'espace à l'aide de Hägerstrand et de Kœnig**

Pour ce faire, nous pouvons nous appuyer sur les travaux issus de la géographie du temps développés par Hägerstrand dans son article « What about people in regional sciences? » (Hägerstrand 1970). Dans cet essai, il développe un cadre théorique visant à prendre en compte les contraintes temporelles qui s'imposent à l'individu dans son exploitation de l'espace. Comme le temps n'est pas extensible et ne peut être stocké, au cours d'une période donnée, il est nécessaire d'arbitrer entre le temps que nous consacrons à nous déplacer et le temps passé dans chaque lieu. Par extension, les vitesses dont l'on dispose définissent l'espace au sein duquel il nous est possible de nous mouvoir au cours d'une journée et combien de temps nous pouvons rester en chaque lieu. En outre, à l'échelle d'une journée, le temps consacré à une activité réduit automatiquement celui que l'on peut consacrer à se déplacer ou



à demeurer à une autre. Nous arbitrons donc constamment entre les distances que nous souhaitons parcourir, le temps que l'on passe sur place et les différentes activités de notre emploi du temps.

Par cette approche, il est possible d'analyser les liens entre espace et temps en nous penchant sur les durées consacrées à se déplacer et le temps consacré à chaque activité. En outre, on analyse le rôle du territoire pratiqué et les marges de manœuvre des individus par rapport à lui en mettant en regard les aménités accessibles en fonction des vitesses auxquelles les individus ont accès.

On peut compléter cette approche à l'aide de la théorie économique de l'utilité urbaine (Kœnig 1974). Dans cette approche, les individus arbitrent entre diverses destinations dont le pouvoir attracteur et le coût en transports et en temps pour s'y rendre varient. On considère ainsi que les personnes disposent de plusieurs lieux où ils pourraient réaliser certaines activités identiques, ou du moins remplir certaines fonctions quotidiennes. Ainsi, il existe plusieurs endroits où faire ses achats alimentaires, même si les prix et les produits proposés par les magasins varient. Parfois, différents lieux offrent différentes activités qui sans être identiques peuvent se substituer : on peut choisir entre un travail intéressant loin de chez soi et un autre moins épanouissant ou moins rémunérateur à proximité de son domicile. C'est donc l'utilité<sup>9</sup> que tirent les personnes d'une destination qui varie. Cependant le coût généralisé<sup>10</sup> associé au fait de se rendre à ces différentes destinations varie lui aussi. Cette théorie postule ainsi que les individus sont capables d'arbitrer entre les coûts et les bénéfices liés aux différentes destinations. Dans cette optique, aucune destination n'est totalement imposée à l'individu. Certes, certaines ont des bénéfices extrêmement élevés par rapport à leurs coûts, ce qui les rend obligatoires, mais la disposition des activités dans l'espace apparaît comme un champ au sein duquel les personnes peuvent faire des arbitrages et disposent donc de marges de manœuvre. Reste ensuite au chercheur à mettre en avant quels éléments entrent en jeu dans les deux termes de l'équation en fonction des circonstances, ainsi que des ressources dont disposent les acteurs pour rééquilibrer la balance en leur faveur.

---

9 Il s'agit de la satisfaction au sens large que peuvent tirer les individus d'une activité. Les économistes la traduisent souvent en bénéfices monétaires. Cette notion est assez vaste pour que l'on puisse considérer que l'utilité recouvre aussi les bénéfices non physiques que les individus peuvent tirer d'une activité, tels que des bénéfices en termes de capital symbolique par exemple.

10 En termes de temps que les personnes acceptent d'y consacrer, de distances qu'elles acceptent de parcourir, d'inconfort...

## II.B.2 Analyser les agencements des activités entre elles par les pratiques de chaînage

Un autre angle par lequel nous analyserons les déplacements des individus en lien avec le temps est celui des pratiques de chaînage. En effet, outre la disposition des activités dans l'espace et les modes de transport à employer pour s'y rendre, se pose aux individus la question de savoir si l'on rentre chez soi entre deux activités ou si l'on réalise des boucles de déplacements<sup>11</sup> reliant plusieurs lieux entre eux. Si l'on rentre chez soi, il est possible à chaque nouvelle activité d'adapter son mode de transport à sa nouvelle destination. Dans le cas contraire, il est nécessaire ou bien de trouver un unique mode de transport compatible avec l'ensemble des activités comprises dans la boucle, ou bien de pouvoir changer de mode de transport loin de son domicile. Ceci pose donc d'une part la question du lien entre chaînage et rythme de vie et d'autre part celle de la compatibilité des différents réseaux de transport entre eux.

Le chaînage est un moyen de réduire le nombre de ses trajets et donc d'économiser du temps de transport par activité, ce qui est favorisé dans le cas d'emplois du temps plus tendus. Juan *et al.*, que nous évoquions précédemment, font ainsi le constat que les ménages aisés, qui ont les emplois du temps les plus complexes, ont des pratiques de déplacement enchaînant les activités. Cependant, leur refus d'une analyse en termes de géographie du temps les amène à relier ces bouclages à des « logiques d'individuation » et non pas d'économie du temps dans des situations d'emploi du temps complexe, comme le font les travaux quantitatifs s'étant penchés spécifiquement sur cette pratique.

Ainsi, il a été montré que la hausse du nombre d'activités non professionnelles augmentait la probabilité de chaîner (Clarke *et al.* 1981 ; Strathman, Dueker, et Davis 1994). L'externalisation hors du domicile – en raison d'une tension temporelle – d'un certain nombre d'activités qui s'y réalisent ordinairement (les repas notamment) est aussi un facteur augmentant la propension à réaliser des boucles de déplacements complexes (McGuckin, Zmud, et Nakamoto 2005 ; Vande Walle et Steenberghen 2006). Sans surprise, on trouve ainsi des pratiques de chaînage positivement corrélées au revenu (Hensher et Reyes 2000) et au fait de devoir combiner travail et accompagnement des enfants (Clarke *et al.* 1981 ; Hensher et

---

11 « boucle » : ensemble des déplacements entre le départ et le retour au domicile. On parle de « boucle simple » lorsqu'elle ne contient qu'une seule destination et de « boucle complexe » lorsque plusieurs lieux – et donc plusieurs activités – sont enchaînés.

Reyes 2000 ; McGuckin, Zmud, et Nakamoto 2005). On retrouve ces résultats dans quelques travaux qualitatifs faisant le constat de la nécessité de pouvoir chaîner pour multiplier les sphères d'activité (Hani 2009).

Il est intéressant de constater que cette pratique peut avoir comme effet de limiter la dispersion temporelle des déplacements des individus, en reliant les activités non professionnelles aux heures de pointe structurées par le travail (Clarke *et al.* 1981). De façon similaire, les politiques visant à diffuser l'heure de pointe sont complexes à mettre en œuvre et se heurtent souvent au réseau de contraintes temporelles des individus (Munch 2014). L'économie de temps de transport peut donc entrer en conflit avec la liberté de choix des moments où l'on souhaite réaliser ses activités. Les pratiques de chaînage renforcent l'interdépendance entre les différentes activités de la journée. Or la littérature indique qu'en situation tendue, les individus optent pour cette pratique, ce qui irait à l'encontre de la vision d'une fluidification des passages d'une sphère d'activité à l'autre. Doit-on en déduire l'existence de différentes formes temporelles de chaînage ? Le cas échéant, comment les acteurs arbitrent-ils entre économie de temps et regain de rigidité ?

Parler des pratiques de chaînage, c'est aussi parler de ce qui n'en est pas : les moments où l'on fait un aller-retour pour aller au travail, les journées partagées entre boucles simples et boucles chaînées... Afin de désigner ceci sous un seul nom, nous parlerons de « schémas de mobilité » qui peuvent donc être chaînés ou non.

\*

\* \*

On peut ainsi se pencher sur deux axes pour comprendre la façon dont les individus gèrent la multiplicité des espaces-temps. Un premier consiste à analyser les jeux sur le temps de transport d'une activité à l'autre : les individus peuvent réduire les distances, jouer sur la densité, augmenter leur vitesse afin de minimiser la friction des passages d'une sphère à une autre. Un deuxième consiste à étudier la façon dont les activités s'agencent entre elles, c'est-à-dire à étudier les schémas de mobilité. L'individu a alors le choix entre insérer des retours au domicile entre les activités ou bien les enchaîner, ce qui fait des économies sur les temps morts, mais rend les activités interdépendantes le long de réseaux temporels et spatiaux rendant l'ensemble global potentiellement plus rigide<sup>12</sup>. Comprendre comment les modes de

---

12 À ces techniques on peut ajouter celle de l'usage que l'on fait du temps de transport : si l'on peut traduire la distance en temps, c'est par le biais de la vitesse, mais aussi par la rentabilisation des moments passés à se déplacer. En corollaire, jouer sur les modes de transport c'est aussi jouer sur la perception du temps de déplacement comme productif ou non. Nous ne traiterons pas ce sujet au cours de cette thèse.

transport et la disposition des opportunités influencent notre rapport au temps nécessitera donc de voir comment ces deux éléments modulent la possibilité de jouer sur le temps de déplacement et l'agencement des activités entre elles.

Maintenant que nous avons mis en évidence ces outils, il nous est possible d'élaborer des hypothèses quant à la façon dont les modes de transport et l'espace peuvent jouer sur la possibilité de complexifier notre emploi du temps, et par extension, il nous est possible d'émettre des hypothèses sur les disparités qu'ils peuvent induire quant à la possibilité de développer un rapport au temps hypermoderne.

### **III. Modes de transport, répartition des destinations dans l'espace et rapport au temps : quels liens ?**

Nous cherchons au cours de cette thèse à montrer que les modes de transport disponibles et la disposition des opportunités dans l'espace induisent des disparités dans la manière dont les évolutions macro-sociales du rapport au temps se déclinent en rapport au temps à l'échelle individuelle. Pour ce faire, nous devons comprendre *comment* les modes de transport et la disposition des opportunités au sein d'un territoire agissent comme freins ou facilitateurs au développement d'un rapport au temps hypermoderne. Pour étudier cette question, nous pouvons proposer deux schémas explicatifs, l'un qui représentera « l'hypothèse nulle » à invalider et une autre que nous tâcherons de valider au cours de notre enquête. L'hypothèse nulle est que le rapport au temps déterminerait l'usage des modes de transport, le rapport au temps hypermoderne poussant à une plus grande réflexivité visant à aller le plus vite possible. L'hypothèse que nous tâcherons de démontrer au cours de cette thèse est que les modes de transport qu'emploient les individus et la disposition des opportunités dans leur espace de vie jouent sur leur rapport au temps. Nous allons expliquer chacune de ces hypothèses.

#### **III.A. Hypothèse nulle : le rapport au temps détermine les modes de transport utilisés**

Tout d'abord, nous devons expliciter une « hypothèse nulle », que nous écarterons au cours de cette thèse, qui serait que le rapport au temps détermine la réflexivité des individus, laquelle en retour déterminerait les façons de choisir les modes de transport. Nous avons vu que la pratique de la réflexivité (de la société dans son

ensemble et des individus pris séparément) serait une caractéristique intrinsèque à la modernité. Cependant, la traduction de cette injonction sociale (J.-C. Kaufmann 2007) en pratiques individuelles fait débat. Tandis que pour Rosa (2010) ou Giddens (1994) la multiplication des sphères d'activité impose des pratiques réflexives à l'individu, Ascher, Guillot et Delahaye soulignent que ce dernier dispose de marges de manœuvre : une façon de gérer la complexité des emplois du temps est de réintroduire des routines choisies dans le quotidien, ce qui épargne le recours à une réflexivité constante (Ascher 2003 ; Ascher 2004 ; Guillot et Delahaye 2010 ; Guillot 2010).

Si l'on se place du côté de Rosa, on peut faire l'hypothèse qu'il y aurait une tendance à la réflexivité plus forte chez les personnes dotées d'un rythme de vie plus élevé : la complexité de leur vie quotidienne les obligerait à avoir un regard plus critique sur leurs propres pratiques modales, ce qui les amènerait à ajuster au plus près les moyens de transport employés en fonction des circonstances.

Cette réflexivité plus poussée inciterait les personnes dotées d'un rythme de vie plus élevé à accorder une valeur plus élevée au temps et à y accorder de l'importance lors du choix de mode de transport. Si l'on prend la distinction proposée par V. Kaufmann (2000) entre les différentes logiques de choix modal, on peut considérer que les personnes dotées d'un rythme de vie élevé seraient plus concernées par la « rationalité économique » (et notamment la rationalité en temps), tandis que les personnes dotées d'un rythme de vie lent auraient plus fortement tendance à valoriser une logique de « choix du cœur ». Par ailleurs, quand bien même les personnes dotées d'un rythme de vie lent auraient recours à la rationalité économique, elles valoriseraient moins le temps par rapport aux autres critères mesurables (confort, fiabilité...). Soulignons que la dimension rationnelle n'est pas entièrement décorrélée de la dimension réflexive : décider que l'on fera toujours ses trajets selon le choix du mode que l'on préfère reviendrait *de facto* à éliminer la dimension réflexive du quotidien.

Dans ce cas, on peut supposer que les personnes dotées d'un rapport au temps hypermoderne se distinguent par leur mode de raisonnement, et l'on considère implicitement qu'en retour les personnes qui n'ont pas un tel rapport au temps n'auraient pas un rapport réflexif à leurs pratiques modales. Cela revient à imaginer que ces autres personnes se contentent d'employer systématiquement le mode de transport dicté par l'habitude, même lorsque ce n'est pas le plus optimal étant données les circonstances.

Dans ce schéma explicatif, la mobilité n'est ni un frein ni un facilitateur, à la traduction des évolutions macro-sociales du rapport au temps en pratiques individuelles plus hypermodernes. Les éventuelles disparités dans le rapport au temps au sein de la société prennent alors entièrement leur ancrage dans des différences de ressources monétaires et culturelles et dans les représentations propres au milieu d'appartenance des individus.

### **III.B. Hypothèse à valider : l'espace et les modes de transport induisent des disparités dans les rapports au temps**

Cette première hypothèse, qui suppose que les modes de transport employés découlent du rapport au temps, n'est pas triviale et nous devons avancer des éléments pour l'invalider. Ce faisant, nous entreprendrons de démontrer la thèse de ce travail, à savoir que les modes de transport qu'emploient les individus et la disposition des opportunités dans leur espace de vie jouent sur leur rapport au temps. Nous pouvons ici nous appuyer sur les deux axes d'analyse des tactiques d'agencement des activités dans le temps et l'espace que nous avons explicitées section II.B.

#### **III.B.1 L'usage de la proximité pourrait compenser la vitesse**

Si l'on prend au sérieux les résultats indiquant que la vitesse et la flexibilité des modes de transport sont déterminantes dans la possibilité de complexifier son quotidien, alors les personnes aux revenus les plus modestes se trouveraient pénalisées quant à la possibilité de réaliser plus d'activités. À l'échelle du quotidien, il a été démontré que les populations les plus pauvres étaient pénalisées *spatialement* par un accès restreint à la vitesse. Ainsi, il a été montré que les populations trop pauvres ou trop âgées pour utiliser la voiture avaient un accès restreint au territoire et à ses opportunités (Orfeuil 2004b ; Fol 2005 ; Jouffe 2007). Les politiques publiques visant à « désenclaver » les quartiers populaires en y amenant une ligne de transport en commun partent elles aussi de l'idée qu'une amélioration des caractéristiques des modes de transport accessibles aux individus entraînerait une amélioration de l'accès à la ville et au sort des personnes concernées.

Cependant, ce que cette lenteur implique d'un point de vue temporel a été moins étudié en tant que tel. On part souvent des personnes défavorisées ou disposant d'un mauvais accès à l'automobile (enfants, personnes à revenus modestes...) (Hess *et al.* 1999 ; Bostock 2001 ; Coutard, Dupuy, et Fol 2002) pour constater qu'elles

pratiquent majoritairement la marche avec un rapport à l'espace relevant de l'enclavement (Le Breton 2004). La rareté des travaux portant sur les usages des modes de transport lents au sein des populations aisées<sup>13</sup> ne nous permet pas de disposer d'une population de comparaison et le risque existe d'attribuer à la lenteur des effets sur la mobilité des personnes défavorisées qui ne sont dus qu'à leur situation sociale particulière.

Par conséquent, on ne sait pas si les personnes limitées aux faibles vitesses sont pénalisées dans la complexification de leurs programmes d'activités. On peut concevoir qu'un accès à un nombre réduit d'opportunités se manifeste sous la forme d'une utilité moindre de chacune d'entre elles, mais que leur diversité demeure suffisamment élevée pour permettre des emplois du temps complexes. Fol (2010) montrait ainsi qu'en France il était possible pour certaines populations défavorisées de compenser la faible extension spatiale des déplacements par un usage fort de la proximité, bien que cette possibilité ait tendance à se réduire en raison de l'étalement progressif des aménités urbaines. Dans ce cas, si la *qualité* des opportunités accessibles est affectée par l'absence de voiture, le *nombre* de ces opportunités ne serait pas remis en cause. Ceci suggère que la possibilité de relocaliser ses activités puisse compenser, voire remplacer les effets de la vitesse.

### **III.B.2 L'efficacité des modes de transport en matière de chaînage dépend du lieu où ils sont employés**

Outre la nécessité de se rendre vite d'une destination à l'autre, nous avons vu qu'une hausse de la pression temporelle pouvait entraîner la nécessité d'enchaîner les activités. Plusieurs analyses proposent une explication à l'usage de la voiture où la complexité de l'emploi du temps entraîne la nécessité de chaîner ses activités pour économiser du temps de transport (Dupuy 2006 ; Hani 2009). En ce sens, la nécessité de chaîner a été interprétée comme un frein au changement modal. Or les études portant directement sur les pratiques de chaînage offrent un panorama bien plus nuancé : les liens entre chaînage et mode de transport employé varient en fonction de la présence au sein de la boucle d'un déplacement pour motif professionnel ou non et des destinations. Ainsi, les déplacements domicile-travail réalisés en transport en commun diminueraient la probabilité de chaîner (Hensher et Reyes 2000 ; McGuckin, Zmud, et Nakamoto 2005 ; Vande Walle et Steenberghen 2006). En revanche, ce lien est bien moins clair lorsque la boucle de déplacements ne relie que des activités sans motif professionnel : dans ces circonstances, le type de fonctions disponibles et la forme urbaine – à origine et à destination – joueraient

---

13 À l'exception des études sur les mobilités sur les sites touristiques. Voir par exemple Simon (2011).

considérablement (Srinivasan et Ferreira 2002). En particulier, pour ces types de boucles, le chaînage serait plus pratiqué par les personnes employant les transports en commun et se rendant dans des zones denses que parmi les usagers de la voiture (Currie et Delbosc 2011). Pour Primerano, Taylor, Pitaksringkarn et Tisato, le chaînage par ces deux types de modes recouvrerait deux types de pratiques de l'espace très différents : en transports en commun et marche il s'agirait de réaliser des activités en zone dense à proximité les unes des autres tandis que par la voiture la possibilité existerait de relier entre elles des destinations très distantes (Primerano *et al.* 2008). Boulahbal (2001) va en ce sens en observant que le chaînage avec le lieu de travail est plus fortement concentré autour du lieu de travail lorsque les individus s'y rendent en transports en commun, que lorsqu'ils font du chaînage en voiture<sup>14</sup>. Les types de chaînage qu'il est possible de pratiquer sont donc liés à la disposition des opportunités dans l'espace, autant qu'aux modes de transport qu'il est possible d'utiliser.

### **III.B.3 Un « effet quartier » sur le rapport au temps dû à la disposition des opportunités et des modes de transport**

Ainsi, tant la rapidité d'accès aux destinations que la possibilité de les relier entre elles ne découlent pas simplement des caractéristiques des modes de transport, mais aussi de la façon dont ils s'inscrivent au sein de territoires plus ou moins denses. Aucun mode de transport à lui seul ne serait un obstacle à la complexification de l'emploi du temps quotidien. C'est lorsqu'il est utilisé sur un territoire qui ne lui est pas adapté qu'il représente un frein à certaines pratiques. Cette hypothèse implique donc qu'il existe un tiers facteur entre le rapport au temps et les modes de transport, qui est la pratique de l'espace de l'individu.

En outre, les pratiques de chaînage impliquent des interdépendances entre les différents déplacements réalisés au cours d'une boucle, notamment en matière de modes de transport employés. Il serait donc insuffisant d'analyser les modes de transport de façon individuelle ou chaque déplacement séparément. Il est nécessaire de faire l'analyse des déplacements à travers les façons dont l'on peut passer de l'un à l'autre, c'est-à-dire la façon dont les individus pratiquent l'espace au cours de la journée.

---

14 Soulignons que les analyses opposent chaînage « en voiture » à chaînage « en transport en commun » (le chaînage à pied ou en vélo est peu étudié). Or ces expressions recouvrent des approximations. Derrière le premier on trouve un enchaînement de déplacements effectivement réalisés en grande majorité en voiture : Orfeuil et Massot soulignent ainsi qu'en Île-de-France « 95 % des déplacements d'une personne qui a utilisé la voiture au moins une fois dans la journée sont réalisés en voiture » (Orfeuil et Massot 2005). Derrière le second, en réalité, on trouve l'agencement de plusieurs modes de transport, et en particulier l'agencement des transports en commun et de la marche (Minvielle 2000 ; Primerano *et al.* 2008). Dans l'étude de Minvielle (2000), on note par ailleurs que les enchaînements entre voiture et transports en commun ou entre voiture et marche sont extrêmement rares.



Derrière la question de cette possibilité, c'est celle de pratiquer des espaces hétérogènes qui est en jeu. Si les personnes au sein d'un système territorial et modal donné peuvent enchaîner les activités entre elles et ainsi complexifier leurs emplois du temps, on peut faire l'hypothèse qu'il existe des barrières entre différents systèmes modaux, et donc entre différents territoires ou échelles de distance, qui pourraient limiter la complexification des programmes d'activités des personnes qui souhaiteraient passer de l'un à l'autre.

En Île-de-France, les zones denses et desservies en transports en commun sont dans le centre. Ce sont aussi celles les plus défavorables à la voiture. À l'inverse la desserte en transport en commun est faible en périphérie, mais le réseau viaire y est adapté à l'automobile. On peut ainsi émettre l'hypothèse que les personnes qui souhaitent chaîner seront – du moins en Île-de-France – contraintes à demeurer continuellement dans le centre ou continuellement dans la périphérie auto-dépendante. Dit autrement, on peut supposer qu'il existe une forme « d'effet quartier » – due aux aménités et aux modes de transport disponibles au sein d'un territoire – qui induirait des disparités quant à la façon dont les évolutions macro-sociales trouvent leur traduction dans le rapport au temps à l'échelle individuelle. C'est ce que nous tâcherons de démontrer dans cette thèse.

\*

\* \*

Nous voudrions donc montrer que les corrélations entre modes de transport et rapport au temps que nous observerons ne sont dues non pas à des différences de raisonnement des individus, ni à des différences directement sociales, mais à des différences de lieu de résidence.

Pour traiter notre sujet, nous nous concentrons sur un espace particulier qu'est la région Île-de-France. Cette région englobe à peu près l'aire urbaine<sup>15</sup> de Paris. Elle a la particularité – commune à d'autres grandes métropoles européennes – d'être composée d'un centre-ville dense où l'usage de la voiture est très minoritaire et d'une banlieue dont on peut dire approximativement que le nombre d'habitants au kilomètre carré décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du pôle formé par Paris,

---

15 Selon l'INSEE, une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. ». « Insee - Définitions, méthodes et qualité - Aire urbaine ». Consulté le 18 février 2016. <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/aire-urbaine.htm>.

en même temps que croît l'usage de la voiture. Outre son caractère pratique pour la récolte de données<sup>16</sup>, cette région a ainsi l'avantage de permettre d'analyser, sur un espace restreint, des pratiques modales très distinctes.

## IV. Plan

L'objectif de cette thèse, nous l'avons dit, est d'analyser la façon dont les outils de déplacement et la disposition des opportunités dans l'espace sont liés au rapport au temps des individus. Nous avons montré qu'une étude fine des marges de manœuvre à cette échelle manquait dans les analyses sur les évolutions sociétales du rapport au temps. Or en nous approchant au plus près des articulations entre temps et espace, nous verrons qu'il est hasardeux d'attribuer aux individus un rapport unique et intrinsèque à ces dimensions. Les comportements sont bien plus variables.

Cette thèse sera ainsi divisée en deux parties. La première consistera à montrer qu'afin de comprendre les liens entre les modes de transport et le rapport au temps, il est nécessaire de comprendre comment se co-construisent le rapport au temps et les pratiques de l'espace. Or nous y aboutirons systématiquement au constat que la gestion des frictions entre temps et espace s'inscrit dans des pratiques trop variables dans le temps pour permettre une analyse précise de leur co-construction en demeurant à l'échelle de l'individu. Ceci nous amènera à élaborer un nouveau cadre théorique permettant d'étudier la façon dont émerge en situation la construction du temps et de l'espace. La deuxième partie sera alors consacrée à cette approche, qui nous semble la plus adéquate pour comprendre la façon dont les changements apportés par la modernité avancée s'inscrivent dans le quotidien.

La thèse se déroulera donc comme suit. Afin d'analyser la façon dont les outils de déplacement et la disposition des opportunités dans l'espace sont liés à notre rapport au temps, nous nous appuierons sur des données qualitatives et quantitatives, que nous présenterons dans le **premier chapitre**. Le **deuxième chapitre** sera consacré à montrer premièrement que le rapport au temps est variable en fonction du moment dans le cycle de vie, du jour de la semaine et du moment de la journée, ce qui permet d'envisager la possibilité qu'il soit sensible aux contraintes physiques liées à sa

---

16 La mobilité des individus y est bien connue grâce à de grandes enquêtes quantitatives mises à disposition des laboratoires et menées tous les dix ans, la dernière en date au moment de la rédaction de cette thèse remontant à 2010. En outre, notre laboratoire d'accueil y étant situé, il a été facile de réaliser des entretiens auprès d'habitants de la région.

réalisation ; et deuxièmement qu'il est corrélé à l'usage de certains modes de transport, bien que les modes concernés varient selon le territoire de résidence de l'individu.

Afin de comprendre l'origine de cette corrélation, nous nous interrogeons dans le **chapitre 3** sur les stratégies de « choix modal » en fonction du rapport au temps. Nous montrerons que l'emplacement des activités joue plus sur les modes de transport employés que des circonstances temporelles du déplacement. Ceci nous permettra d'invalider l'hypothèse d'une réflexivité propre aux personnes ayant un rapport au temps hypermoderne et ouvrira la voie à une étude du rôle des pratiques de l'espace, comme tiers facteur permettant de comprendre les corrélations entre rapport au temps et modes de transport.

Dans le **chapitre 4** nous cherchons donc ce qui caractérise spatialement la mobilité des personnes qui ont des emplois du temps proches de l'idéal-type hypermoderne. Cela nous permet de mettre en évidence que les logiques qui régissent les interactions entre temps et espace elles-mêmes varient en fonction du moment, du jour et de la semaine. Par extensions, les outils les plus pertinents pour gérer la friction de l'espace varient en eux aussi en fonction du moment, du jour et de la semaine.

Ceci nous amènera à développer un autre cadre théorique dans le **cinquième chapitre**, basé sur des situations et non plus sur des individus. Nous y développerons un cadre d'analyse au sein duquel le rythme de vie et les modes de gestion du temps résultent d'une confrontation entre objectifs de long terme et contraintes de situation. Ainsi nous considérerons que ce n'est pas tant le niveau de revenu, d'étude ou le passé qui créent des contraintes quotidiennes, mais la décision de réaliser ou non un programme d'activités.

Nous introduirons la **deuxième partie** en faisant un point de méthode dans le **sixième chapitre** afin de traduire cette nouvelle approche en une grille de lecture et des outils empiriques fiables. Nous consacrerons le **chapitre 7** à analyser les pratiques de mobilités qui émergent en situation de complexification du quotidien et à montrer que ces tactiques sont intrinsèques au rapport au temps qui s'établit dans ces circonstances. Nous montrerons que deux comportements peuvent être mis en avant, l'un basé sur l'enchaînement des activités et l'autre sur l'usage de la proximité et nous montrerons que l'un comme l'autre ont des conséquences sur les pratiques de densification de l'emploi du temps et de gestion de temps qu'il est possible de tenir.

Dans le **huitième chapitre**, nous nous interrogerons sur les disparités de rythme de vie selon le territoire et le rôle des pratiques de mobilité dans ces différences. Nous mettrons en évidence une forme « d'effet quartier » sur le rapport au temps, lié au lieu de résidence. Nous montrerons que les schémas de mobilité associés à un rythme de vie plus élevé sont plus ou moins praticables en fonction du territoire au sein duquel on vit et les modes de transport que l'on y pratique, et que ceci a pour conséquence des disparités *spatiales* face au rapport au temps.



# Partie I

## Qualifier les pratiques de mobilité lorsque le quotidien se complexifie

### Introduction à la partie I

L'objectif de cette thèse est de mettre en évidence le rôle dans le rapport au temps que jouent les modes de transport et la distribution des opportunités dans l'espace. Cette première partie a pour but d'étudier le rapport au temps des individus (rythme de vie, allocation des activités et gestion du temps) et les pratiques de mobilité afin de mettre en évidence la façon dont elles sont reliées.

Après un premier chapitre méthodologique, notre argumentation s'y développera en trois temps. Dans un premier temps nous développerons des indicateurs permettant d'analyser le rapport au temps et l'usage des modes de transport, et nous montrerons que ces indicateurs sont corrélés entre eux. Dans un deuxième temps, il s'agira d'expliquer cette corrélation en étudiant les processus de décision portant sur les modes de transport employés, ce qui nous permettra de mettre en évidence le rôle des pratiques spatiales comme tiers facteur dans le lien entre outils de déplacement et rapport au temps. Dans un troisième temps, nous ferons une analyse préliminaire des façons dont les individus dotés d'un rapport au temps hypermoderne pratiquent l'espace et nous mettrons en évidence dans ce contexte des corrélations entre réduction des distances et complexification des programmes d'activités quotidiens.

La volonté d'aller aussi loin que possible dans l'explication des liens entre ces différents phénomènes nous amènera cependant au constat systématique d'une grande variabilité dans le temps des pratiques spatiales et temporelles. Ceci nous amènera à renoncer à une approche centrée sur l'individu et à développer une analyse des liens entre pratiques spatiales et pratiques temporelles à l'aide d'un nouveau

cadre théorique permettant, au-delà du constat de liens de corrélation, de révéler des liens de causalité ; ce nouveau cadre d'analyse et son utilisation feront l'objet de la partie II.

# Chapitre 1

## Questions de méthode

### Introduction

Avant de commencer notre démonstration proprement dite, prenons le temps de présenter les données sur lesquelles nous nous appuierons et certains points de méthode élémentaires. Nous allons ici introduire les éléments valables pour l'ensemble de la thèse. Des éléments de méthode plus ponctuels seront introduits en complément au fil de nos développements et nous proposerons un autre point méthodologique au début de la seconde partie lorsque nous aurons développé un cadre théorique basé sur le concept de « situation ».

Dans l'ensemble de cette thèse, nous nous appuierons sur deux méthodes correspondant à deux types distincts de données : l'exploitation d'entretiens semi-directifs et le traitement statistique d'enquêtes quantitatives. Nous avons construit notre analyse dans un constant va-et-vient entre l'une et l'autre de ces méthodes. Elles se sont articulées de deux façons différentes au cours de l'élaboration de cette thèse : d'une part, les entretiens ont permis l'élaboration d'hypothèses dont la validité a été testée par les analyses quantitatives ; d'autre part, l'analyse des entretiens a permis d'expliquer des corrélations observées par l'analyse quantitative. En outre, il existe certains faits qu'il est impossible d'observer au moyen de l'une de ces méthodes, mais que l'on peut approcher par l'autre. Les deux techniques se renforçant mutuellement, nous avons fait le choix dans notre rédaction de combiner les analyses des enquêtes quantitatives et des entretiens, montrant ce que chaque source avait à apporter à chaque étape de notre argumentation.

Les entretiens semi-directifs proviennent de deux corpus, l'un produit dans le cadre d'une enquête conçue expressément pour cette thèse et l'autre produit dans le cadre d'une étude sur l'achat en ligne dans le périurbain. Lorsque nous citerons des entretiens, afin de distinguer les deux corpus, nous préciserons « CAL » pour « Corpus Achat en Ligne » lorsque nous y aurons recours. Les enquêtes par questionnaire que nous exploiterons sont celles de l'Enquête Globale Transport de 2010, que nous noterons « EGT 2010 », et dans une moindre mesure de l'Enquête Emploi du Temps de 2010, que nous noterons « EDT 2010 ». Nous allons présenter chacune de ces sources.



## I. Différentes sources de données

Avant de présenter nos quatre sources, soulignons que, pour les besoins de cette thèse, nous nous intéresserons uniquement aux personnes adultes qui résident en Île-de-France. Les mineurs ayant des contraintes spécifiques sur leur accès à la mobilité, nous les excluons de notre champ d'études. Les non-résidents qui se déplacent en Île-de-France sont difficiles à saisir par les méthodes quantitatives (l'EGT ne porte que sur les habitants de la région) et sont dans une grande diversité de situations, dont beaucoup sortent du cadre du quotidien (c'est notamment le cas des séjours touristiques), ce qui nous amène à ne pas les prendre en compte dans notre analyse.

### I.A. Qualitatif : exploitation de deux corpus d'entretiens semi-directifs

L'entretien semi-directif est une discussion entre deux personnes, une personne enquêtée acceptant de fournir à l'enquêteur des informations. L'enquêteur oriente pour une part le cours de l'entretien en suivant les questions qui figurent dans son guide d'entretien préalablement établi. Celui-ci est construit afin de pouvoir aborder les grands thèmes ayant trait à la question de recherche et recueillir les informations que l'enquêteur estime nécessaires à la confirmation ou l'infirmité de ses hypothèses. Le guide d'entretien demeure cependant, comme son nom l'indique, un « guide » au cours de la discussion : il sert d'aide-mémoire et il cadre les sujets abordés, mais il n'est pas suivi à la lettre par l'enquêteur. Celui-ci doit pouvoir s'adapter à la diversité des situations rencontrées au cours de la discussion : une grande partie des relances qu'il fait ne figurent pas sur le guide d'entretien. L'enquêteur laisse ainsi l'enquêté répondre aux questions avec ses propres mots et en prenant son temps, mais peut le réorienter en cas de digression. La méthode de l'entretien semi-directif est généralement mobilisée pour recueillir les pratiques, les justifications et les représentations d'un individu sur un sujet particulier<sup>1</sup>.

#### I.A.1 Entretiens sur la mobilité et le rythme de vie

Tout d'abord, nous exploitons un corpus de trente-cinq entretiens semi-directifs réalisés auprès de résidents d'Île-de-France dans le cadre de cette thèse. En pratique, en amont de l'entretien, les enquêtés étaient invités à noter l'intégralité de leurs activités hors du domicile durant les sept jours précédant l'entrevue, comment ils s'y étaient rendus et à quelle heure. Ce semainier servait ensuite de base à une discussion qui durait entre une heure et deux heures, adossée à un guide d'entretien.

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations quant à la méthode de l'entretien semi-directif, voir par exemple *L'entretien compréhensif*, de J.-C. Kaufmann (2011).

Le semainier avait pour objectif de disposer d'informations sur les déplacements à l'échelle de la semaine, afin d'élargir le regard par rapport à l'Enquête Globale Transport, dans laquelle les individus ne sont interrogés que sur une journée. Le guide d'entretien avait pour objectif complémentaire d'appréhender les marges de manœuvre dont disposaient les individus concernant la localisation de leurs activités et le choix des modes de transport qu'ils employaient pour se rendre sur les lieux de ces activités. Il devait également permettre de resituer les déplacements au sein de l'organisation globale du ménage au cours d'une semaine. Outre le récit de la semaine au cours duquel une attention particulière était portée sur la variabilité des mobilités d'un jour sur l'autre, étaient explorés le parcours résidentiel de l'enquêté, l'acquisition de ses modes de transport, l'historique du « choix » de localisation de ses activités et son sentiment de manque de temps. Nous vous renvoyons au guide d'entretien et au semainier en annexe (pages 491 et 496).

Les enquêtés ont été recrutés selon une méthode de proche en proche, selon des critères de lieu de résidence, de statut familial, type d'occupation et catégorie socioprofessionnelle. Sans viser à obtenir un échantillon représentatif de la population d'Île-de-France, nous avons cherché à avoir la plus grande diversité de cas possibles. Nous avons ainsi distingué entre actifs occupés CSP+, actifs occupés CSP-, retraités, chômeurs et étudiants. Au sein de chacune de ces catégories, nous avons tenté d'interroger au moins une personne célibataire et une personne en couple, ainsi qu'au moins un parent et au moins une personne sans enfant. En outre, nous avons divisé l'Île-de-France en cinq types de lieux de résidence en fonction de la proximité de commerces et de transports en commun, avec pour objectif d'interroger des habitants de chacun de ces types de territoires<sup>2</sup>.

Les entretiens, qui se déroulaient au domicile des enquêtés, ont été réalisés en deux vagues, de juillet à octobre 2013 (18 entretiens) et de juillet à décembre 2014 (17 entretiens). Un enquêté particulier a ainsi fait l'objet de deux entretiens, sa situation ayant considérablement évolué entre les deux vagues. Par ailleurs, quatre entretiens ont été réalisés auprès de couples, les deux membres du ménage ayant rempli séparément leur semainier. Au total, ce sont donc 38 individus distincts qui ont été interrogés.

---

2 À noter qu'une enquêtée habitait à 10 km en dehors de l'Île-de-France tout en travaillant dans Paris. Nous l'avons conservée au sein de notre échantillon, car sa situation nous semblait assimilable à celle d'une personne résidant en périphérie d'un pôle secondaire d'Île-de-France.

L'analyse des entretiens de la première vague a permis une prise de recul sur les choix méthodologiques et un regard plus aiguisé sur nos besoins de connaissances. En particulier, des consignes plus insistantes ont été passées aux enquêtés lors de la seconde vague d'entretiens sur la précision avec laquelle ils devaient renseigner le semainier.

### **I.A.2 Entretiens sur les pratiques d'achat en ligne en Seine-et-Marne**

Nous nous appuyons aussi sur l'analyse secondaire d'un corpus d'entretiens portant sur les pratiques d'achat en ligne dans le périurbain. Celui-ci a été produit dans le cadre d'un projet, auquel nous avons contribué par la réalisation d'entretiens, mis en place par une équipe de chercheurs de l'IFSTTAR<sup>3</sup> et de l'Université de Bourgogne, et financé par le PUCA<sup>4</sup>. L'objectif de cette enquête était de voir si les pratiques d'achats en ligne permettaient de réduire les disparités d'accès aux commerces entre milieux urbain et périurbain<sup>5</sup>. L'approche consistait à resituer les courses par internet – du moment où l'enquêté envisageait l'achat jusqu'à celui où il le réceptionnait – dans le cadre plus large des pratiques de consommation du ménage et du programme d'activités de sa semaine.

En pratique, les personnes interrogées étaient invitées à noter durant la semaine précédant l'entretien à quelles heures elles étaient chez elles, faisaient leurs courses, se trouvaient au travail et se déplaçaient (pour n'importe quelle raison). L'information ainsi collectée servait de base, lors de l'entretien semi-directif (appuyé à un guide d'entretien), à une discussion d'une durée comprise entre 50 minutes et 1 h 45. Celle-ci portait sur l'organisation hebdomadaire au sein du ménage (avec une attention marquée portée aux contraintes d'horaires engendrées par le travail et les enfants les cas échéants), sur ses pratiques d'achat – avec une attention particulière accordée aux lieux où se déroulaient les activités d'achat – et sur le récit détaillé des dernières courses réalisées en ligne. Le guide d'entretien prévoyait en outre

3 « Institut français des sciences et technologies des transports » : « L'institut a pour missions de réaliser ou faire réaliser, d'orienter, d'animer et d'évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines du génie urbain, du génie civil et des matériaux de construction, des risques naturels, de la mobilité des personnes et des biens, des systèmes et des moyens de transport et de leur sécurité, des infrastructures, de leurs usages et de leurs impacts, considérés des points de vue technique, économique, social, sanitaire, énergétique, environnemental et humain. » <http://www.ifsttar.fr/linstitut/lifsttar/nos-missions/>

4 « Le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) est une agence interministérielle créée en 1998 afin de faire progresser les connaissances sur les territoires et les villes et éclairer l'action publique. Le PUCA initie des programmes de recherche incitative, de recherche-action, d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'urbanisme, de l'habitat, de l'architecture et de la construction. » <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/>

5 Nous avons réalisé l'intégralité des entretiens d'habitants d'Île-de-France, mais n'avons pas participé à leur analyse. Ces entretiens ont été exploités par l'équipe responsable de cette enquête, mis en regard avec un autre terrain situé dans les environs de Dijon et ont donné lieu à des publications et communications dans des colloques (Belton-Chevallier *et al.* 2014; Belton-Chevallier, de Coninck, et Motte-Baumvol 2014; Belton-Chevallier, Coninck, et Motte-Baumvol 2016).

d'aborder l'historique de l'usage d'internet du ménage (apprentissage, acquisition du matériel, premiers achats...), les équipements informatiques possédés et le parcours résidentiel. Nous vous renvoyons au semainier et au guide d'entretien présent en annexe (pages 499 et 502).

Ce corpus comporte dix-huit entretiens, dont deux réalisés auprès de couples. Au total ce sont donc vingt personnes distinctes qui ont été interrogées, en grande majorité des habitants de Seine-et-Marne ; un homme interrogé résidait dans le Val-de-Marne.

Les enquêtés ont été recrutés là encore de proche en proche, selon un critère de lieu de résidence (périurbain, urbain faiblement dense, urbain dense) visant à avoir une répartition équilibrée (mais non représentative) entre ces trois zones. Une condition supplémentaire était que l'enquêté ait au moins ponctuellement recours à des achats par internet. Les entretiens avaient lieu au domicile des enquêtés ; ils se sont déroulés de juillet à septembre 2012.

L'apport de ce corpus dans le cadre du questionnement de cette thèse est de mettre l'accent sur les pratiques de mobilité des zones peu denses et de comporter plus de couples avec enfants que le corpus de thèse. Il a l'avantage de s'appuyer sur un semainier, comme ce dernier, et, comme les entretiens abordaient l'organisation du ménage au cours d'une semaine, il offre des informations de bonne qualité sur les accompagnements des enfants – que ce soit à l'école ou aux activités extrascolaires – et aux contraintes liées aux horaires de travail.

La mobilisation de ce corpus dans le cadre du questionnement de cette thèse est néanmoins source de deux biais. Le premier tient à l'objet spécifique du questionnement d'origine du CAL et se traduit par la disponibilité d'informations très fines sur les achats et les lieux d'achats, ainsi que sur les activités structurantes du quotidien (travail, scolarisation des enfants), et par un manque relatif de données aussi précises sur les activités moins récurrentes ou moins contraignantes. C'est notamment le cas des loisirs : bien que ceux-ci aient été recensés, une moins grande attention a été portée à la construction du choix d'emplacement de ces activités. C'est aussi le cas pour un certain nombre de démarches (notamment les soins médicaux) pour lesquelles l'historique de la localisation n'a pas été documenté, contrairement à ce qui a été fait pour le corpus de thèse. En outre, le mode de transport employé n'était pas systématiquement relevé.

Le second biais associé à ce corpus tient à la période de réalisation des entretiens et se traduit par une moindre représentativité de l'information recueillie pour analyser les activités des ménages au cours d'une semaine typique. En effet, il a été produit pendant les mois de juillet, août et septembre, à une période où les rythmes habituels sont bouleversés : les enfants (et une partie des adultes) sont en vacances et les problèmes de congestion ne se posent pas de la même façon. Ceci a, en partie, été compensé par des questions complémentaires, en marge du semainier, portant sur ce qui se passe « d'habitude ». Les régularités mentionnées font donc souvent référence à l'organisation de l'année scolaire précédente, même pour les personnes n'ayant pas d'enfants. Par conséquent au travers des récits de la semaine précédant l'entretien, ce corpus fournit une bonne représentation des ajustements possibles lors du desserrement d'un certain nombre de contraintes. Il apporte aussi des informations fiables sur les routines les mieux ancrées, celles dont les enquêtés se souvenaient lorsqu'ils se mettaient à parler du fonctionnement du ménage en période « normale ». En revanche, il nous renseigne peu sur les nombreux imprévus et micro-ajustements autour des routines structurantes, car ces derniers sont ceux que les individus oublient le plus facilement ou considèrent comme relevant du registre de l'exception et méritant donc peu d'être mentionnés. Alors que dans le corpus de thèse ce biais était en partie compensé par l'insistance portée sur la précision dans le relevé des déplacements de la semaine, laquelle était dans la plupart des cas sur une période travaillée, dans le CAL on ne dispose que du « très spécifique » associé aux mois de juillet-août, ou du « très habituel » relaté par les enquêtés à propos de l'année scolaire précédente.

Ce corpus sera donc principalement exploité pour affiner l'analyse des activités d'achat, ainsi que pour l'analyse des routines d'accompagnement des adultes avec enfants. Sur ces deux thèmes, qui ont été considérablement creusés dans le cadre de l'étude sur les achats en ligne, la comparaison de deux corpus apparaît pertinente et potentiellement enrichissante. Dans une moindre mesure nous utiliserons le CAL pour illustrer certains points d'organisation globale de la semaine, lorsque nous chercherons à mettre en évidence de grandes régularités plutôt qu'à proposer des descriptions détaillées de pratiques d'une activité en particulier.

\*

\* \*

Au total, sur les deux corpus, ce sont 57 personnes distinctes<sup>6</sup> qui ont été interrogées sur l'organisation des activités au sein de leur ménage et sur leurs pratiques de mobilité au cours d'une semaine, dans le cadre de 53 entretiens semi-directifs longs. Nous vous renvoyons en annexe pour le résumé des caractéristiques sociodémographiques des enquêtés (page 504) et leur répartition en fonction du type de lieu de résidence (page 507).

## **I.B. Quantitatif : exploitation de deux enquêtes de grande ampleur**

Outre les entretiens semi-directifs, cette thèse s'appuie sur deux bases de données issues d'enquêtes quantitatives de grande ampleur : l'Enquête Globale Transport de 2010 (EGT 2010) et l'Enquête Emploi du Temps de 2010 (EDT 2010). Nous allons les présenter ici de façon générale ; nous approfondirons la question de la méthode d'exploitation de ces bases dans la section III.

### **I.B.1 Enquête Globale Transport 2010 (EGT 2010)**

La principale base de données sur laquelle nous allons nous appuyer pour analyser la mobilité des individus est l'EGT 2010. L'EGT est une Enquête Ménage Déplacements (EMD)<sup>7</sup> spécifique à l'Île-de-France, réalisée environ tous les 10 ans. L'EGT 2010 en est l'édition la plus récente.

« Les EGT recueillent un nombre important d'informations sur les caractéristiques des ménages enquêtés, sur la mobilité individuelle, sur les modes de transport utilisés, sur les motifs ainsi que sur le temps consacré aux déplacements.

Au cours de l'EGT 2010, des entretiens ont été réalisés auprès de **18 000 ménages** soit **43 000 Franciliens** pour un total de **143 000 déplacements recensés**, ce qui fait de cette EGT, l'enquête ménages déplacements la plus importante en terme de taille de l'échantillon et celle qui offre la meilleure précision.

L'EGT 2010 a été **pilotée par le STIF et la DRIEA**. La réalisation de l'enquête a été confiée à TNS Sofres sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. Les deux tiers de son financement ont été assurés par le STIF, l'État fournissant l'autre tiers ainsi que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage du CETE Nord Picardie. L'IAU-IDF a apporté son expertise dans le domaine des déplacements. » (« OMNIL ». Consulté le 29 février 2016. <http://www.omnil.fr/spip.php?article122>.)

6 Une des enquêtées du CAL a été recontactée pour un entretien dans le cadre du corpus de thèse et a accepté : elle apparaît donc dans les deux corpus.

7 Pour plus de détails sur les EMD, voir les guides méthodologiques édités par le CEREMA : CERTU. « L'enquête ménages déplacements "Standard Certu" ». Collection Références, 2008.

L'EGT 2010 porte sur l'ensemble des déplacements réalisés par les personnes de cinq ans et plus résidant dans la région au cours d'un jour de semaine ou de week-end. Nous choisissons de n'exploiter que les données concernant les personnes interrogées sur leurs déplacements un jour de semaine (du lundi au vendredi), et ce pour deux raisons. D'une part le nombre de personnes interrogées sur un jour de week-end est moindre : environ 3 700 personnes sont interrogées par jour de week-end, contre 5 700 à 8 600 par jour de semaine. D'autre part, les spécificités des journées de week-end font qu'il est moins aisé d'additionner le samedi et le dimanche pour en tirer un « jour de week-end moyen » que d'additionner les comportements des jours de semaine pour en tirer un « jour ouvré moyen ». Nous nous centrons donc sur les comportements en semaine<sup>8</sup>.

L'enquête se déroule en deux temps. Un premier rendez-vous est pris pour donner à l'enquêté un carnet de déplacement qu'il lui faudra remplir au cours d'une journée (24 h : de 4 h du matin à 4 h du matin). Un second rendez-vous est pris pour le lendemain de la journée notée afin de récupérer le carnet de déplacement, de s'assurer qu'il a été rempli correctement et d'obtenir les informations sur les caractéristiques sociodémographiques des individus. En 2010, les enquêteurs avaient pour consigne de relancer les enquêtés sur les « petits » déplacements tels que ceux faits pour l'achat de pain ou de cigarettes.

La base de données de cette enquête est composée de quatre fichiers : « Ménages », « Personnes », « Déplacements » et « Trajets ». Un déplacement est un mouvement d'une personne entre une origine et une destination. Il peut comprendre plusieurs modes. Un trajet est un segment de déplacement réalisé avec un seul mode. Les informations sont localisées géographiquement à l'aide d'un carroyage de 100 m de côté. Il est donc possible d'avoir des informations précises sur les lieux d'origine, d'arrivée et de résidence des individus.

Nous employons cette base afin d'analyser les pratiques modales des individus au cours d'une journée de semaine, ainsi que les durées et les distances entre les différentes activités pratiquées. De plus nous détournons cette base de son usage prévu en l'utilisant pour décrire les programmes d'activités (hors du domicile) des individus. Nous détaillerons ce détournement dans la section III.A.

---

<sup>8</sup> À noter qu'en outre les personnes interrogées le week-end sont, pour l'édition 2010 de l'EGT, distinctes de celles interrogées en semaine : il n'est donc pas possible de faire des analyses des comportements du week-end à la lumière du comportement en semaine.

Dans l'exploitation, nous nous restreindrons aux personnes de plus de 18 ans, et ce pour deux raisons. D'une part, nous avons exclu les mineurs de nos entretiens qualitatifs et privilégierons donc une certaine homogénéité dans la population ciblée. D'autre part, les mineurs étant moins indépendants dans leur mobilité, ils font face à des contraintes spécifiques dont nous avons jugé qu'elles introduiraient une complexité superflue à la conduite de notre analyse.

### **I.B.2 Enquête Emploi du Temps (EDT 2010)**

En complément de l'EGT 2010, qui ne couvre que les activités réalisées par les individus *hors* du domicile, nous nous appuyons sur l'EDT 2010. Cette enquête est commanditée et produite par l'INSEE environ tous les dix ans, l'EDT 2010 en est l'édition la plus récente<sup>9</sup>.

« L'objectif des enquêtes "Emploi du temps" (EDT) est de recueillir des informations précises sur l'usage que les individus font de leur temps. Il s'agit de proposer des analyses quantifiées de la vie quotidienne, que ce soit globalement (les milliards d'heures passées au travail professionnel ou domestique) ou pour des populations particulières (emplois du temps des actifs occupés, des chômeurs, des femmes au foyer, des personnes âgées, des étudiants, etc.). » (EDT 2010, Dictionnaire des codes<sup>10</sup>)

On peut diviser l'EDT 2010 en deux parties. D'une part, une série de questions générales, posées à l'individu et au ménage, balaie des éléments aussi divers que la formation du couple (si couple il y a) et la possession d'animaux de compagnie, en passant par le sentiment de manque de temps et la façon dont le ménage gère son budget. Ces questions couvrent plus de 80 pages de questionnaire. D'autre part, l'individu enquêté est invité à noter dans un carnet tout ce qu'il fait au cours d'une journée, en remplissant par tranche de 10 minutes ses activités et éventuellement les activités secondaires qu'il réalise en même temps. On peut ainsi savoir si une personne écoute la radio en faisant la cuisine. En outre, un semainier a été distribué à certains actifs, dans lequel ils sont invités à inscrire leurs heures de travail sur une semaine.

La base de données de l'EDT est divisée en 10 fichiers, chaque fichier correspondant à un groupe de questions particulières. Trois d'entre eux nous intéressaient particulièrement : a) le fichier reprenant les caractéristiques sociodémographiques

9 Pour plus d'information, consulter le site de l'INSEE (« Source - Enquête Emploi du temps 2009-2010/EDT | Insee ». Consulté le 28 décembre 2016. <http://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/s1224>.) ou celui du Réseau Quetelet (« Enquête : Emploi du temps - 2009-2010 - Réseau Quetelet ». Consulté le 28 décembre 2016. [http://bdq.reseau-quetelet.cnrs.fr/fr/Details\\_d\\_une\\_enquete/967](http://bdq.reseau-quetelet.cnrs.fr/fr/Details_d_une_enquete/967).)

10 « Dictionnaire\_des\_codes\_EDT\_2009-2010.pdf ». Consulté le 28 décembre 2016. [http://www.cmh.ens.fr/adisp/documents/lil-0695/Dictionnaire\\_des\\_codes\\_EDT\\_2009-2010.pdf](http://www.cmh.ens.fr/adisp/documents/lil-0695/Dictionnaire_des_codes_EDT_2009-2010.pdf).



classiques du ménage de l'enquêté ; b) le fichier fournissant les informations concernant l'enquêté et en particulier contenant l'ensemble des variables issues du bloc « Usages du temps » (comprenant des questions sur le sentiment de manque de temps en général, d'éventuelles phases d'ennui, l'ajustement des horaires, la flexibilité gagnée en empiétant sur temps consacré aux repas et au sommeil et la possession d'un agenda) ; c) le fichier issu des carnets remplis par les enquêtés sur l'ensemble des activités pratiquées au cours d'une journée. De même que l'EGT 2010, les enquêtés de l'EDT 2010 ont pu être interrogés sur n'importe quelle journée du lundi au dimanche. Pour les mêmes raisons que concernant l'EGT, nous nous centrons sur les carnets remplis un jour ouvré (du lundi au vendredi inclus).

Un problème se pose avec l'EDT 2010 lorsque nous souhaitons l'utiliser aux fins de notre analyse : l'échantillonnage de l'EDT est réalisé sur un périmètre correspondant à la France entière, ne permettant pas forcément une exploitation fine au niveau d'une région particulière. Les enquêtés adultes habitant en Île-de-France ne sont que 2 169, et seuls 1 956 d'entre eux ont déclaré un déplacement hors du domicile. Si l'on souhaite faire des comparaisons à un niveau plus fin de localisation résidentielle, nous disposons de données collectées pour 375 Parisiens (dont 352 s'étant déplacés), 839 habitants de Petite Couronne (dont 749 s'étant déplacés) et 955 habitants de Grande Couronne (dont 853 s'étant déplacés). Ces faibles échantillons limitent considérablement la faisabilité d'une analyse par sous-catégories de population.

En outre, l'enquête n'est pas calée région par région et ne garantit donc pas à priori la représentativité de l'échantillon à l'échelle de l'Île-de-France. La vérification de la représentativité de l'échantillon francilien de l'EDT 2010 par rapport à la population de l'Île-de-France nous incombe. Nous proposons de baser cette vérification sur une comparaison des variables relatives à la situation professionnelle, l'âge, les revenus et la couronne de résidence des individus des échantillons de population adulte résidant en Île-de-France issus respectivement de l'EDT 2010 et de l'EGT 2010 (cf. Tableau 1, page 57). À la lumière de cette comparaison, il apparaît que, bien qu'elle n'ait pas été calée sur la région Île-de-France, l'EDT 2010 présente une structure de la population adulte résidant en Île-de-France très proche, en termes de situation professionnelle, d'âge, de revenu et de couronne de résidence, de celle de la population correspondante représentée dans l'EGT 2010. On observe toutefois une sous-représentation des Parisiens dans l'EDT 2010, au profit des personnes résidant en Grande Couronne. Nous devons en tenir compte dans nos analyses lorsque nous ne contrôlerons pas les résultats par le lieu de résidence. Cette précaution prise, il est possible de faire dialoguer ces deux bases de données.

Tableau 1 : Caractéristiques sociodémographiques de la population francilienne selon l'EGT 2010 et l'EDT 2010. En pourcentage par catégorie

		<b>EGT 2010</b> (n = 25 453 <sup>11</sup> )	<b>EDT 2010</b> (n = 2 169)
Âge	18-24 ans	9,6	11,9
	25-34 ans	18,9	18,8
	35-54 ans	40,5	38,0
	55-64 ans	15,1	14,6
	65-74 ans	8,4	9,0
	Plus de 74 ans	7,5	7,7
	Total	100,0	100,0
Situation	Actif occupé CSP-	23,8	22,1
	Actif occupé CSP+	34,9	34,5
	Étudiant	6,6	8,3
	Autre inactif ou chômeur	14,9	14,7
	Retraité	19,9	20,4
	Total	100,0	100,0
Lieu de résidence	Paris	20,4	15,1
	Petite Couronne	37,1	36,8
	Grande Couronne	42,4	48,1
	Total	100,0	100,0
Revenu par unité de consommation	1 200 euros ou moins	28,3	30,0
	1 201-1 800 euros	27,8	25,8
	1 801-2 700 euros	25,6	27,3
	Plus de 2 700 euros	18,4	16,8
	Total	100,0	100,0

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France

Sources : EDT-2010, INSEE [producteur], ADISP-CMH [diffuseur] et EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

11 Ceci correspond à l'ensemble des adultes interrogés un jour de semaine.

## II. Questions de géographie

À plusieurs reprises dans la suite de notre étude, nous analyserons les différences de pratique en fonction de la localisation. Ce sera le cas dans la première partie lorsque nous nous pencherons sur les pratiques modales en fonction du rapport au temps : comme les modes de transport utilisés varient fortement en fonction du lieu considéré, nous ne pouvons travailler à l'échelle de l'Île-de-France dans son ensemble. Ce sera à nouveau le cas dans la seconde partie, lorsque nous chercherons à mettre en évidence la façon dont l'environnement physique joue sur le rapport au temps. Or, au cours de cette thèse, nous allons travailler à l'échelle de l'individu, ou d'un ensemble de déplacements réalisés par un individu. Cela supposera donc de décider, d'une part, de la façon de caractériser géographiquement des objets qui changent de lieu au cours du temps et, d'autre part, des divisions du territoire pertinentes pour notre analyse.

### II.A. Comment caractériser géographiquement un individu ?

La plus évidente façon de caractériser géographiquement les individus était de rattacher chacun d'entre eux à son lieu de résidence. Parce que cette méthode amenait à caractériser par un lieu unique des individus pratiquant une variété de lieux, d'autres options ont été envisagées. Une solution était de faire autant de catégories d'individus que de combinaisons de lieux. On aurait alors eu par exemple une catégorie « exclusivement Parisien » (pour les gens qui seraient restés continuellement dans Paris au cours de la journée), une autre « Paris et Petite Couronne » (réunissant les personnes qui auraient réalisé des activités à la fois dans Paris et en Petite Couronne) et ainsi de suite. Le risque aurait été d'obtenir des résultats illisibles en raison du trop grand nombre de catégories ainsi créées. Une autre aurait été de rattacher les individus à leurs lieux d'emploi respectifs, mais il aurait alors fallu traiter différemment actifs occupés et inactifs (et actifs inoccupés) et le problème d'une caractérisation par un lieu unique de personnes pratiquant une variété de lieux – problème qui se posait avec le lieu de résidence – n'était pas résolu. Une dernière option serait de décrire les inactifs et les actifs inoccupés par leur lieu de résidence et de caractériser les actifs occupés à la fois par leur lieu de résidence et par leur lieu d'emploi. Le problème demeure du grand nombre de catégories ainsi créées<sup>12</sup>.

12 Une autre alternative aurait été de travailler en partant plutôt des lieux et d'analyser les types de modes de transport employés, le nombre d'activités, les durées de trajet et les pratiques de chaînage des personnes qui s'y seraient trouvées au cours de la journée. Ceci sous-tendait cependant une approche conceptuelle radicalement différente, car ne prenant plus comme objet d'analyse les individus ou leurs pratiques, mais les lieux.

À la lumière des avantages et inconvénients de chacune des options envisagées, il apparaît qu'il n'est pas possible de préciser les multiples lieux parcourus par les individus tout en maintenant un nombre restreint de catégories pour l'analyse. La solution retenue a donc été de privilégier la clarté du propos en caractérisant spatialement les individus en fonction du lieu de résidence, du moins dans un premier temps de l'analyse. Dans la mesure où moins de 4 % de la population majeure d'Île-de-France ne commence ou ne finit pas sa journée<sup>13</sup> au domicile, on peut considérer que le retour chez soi est une contrainte forte et structurante de la mobilité quotidienne, ce qui a déjà été théorisé en géographie du temps (Hägerstrand 1970). À ce critère du caractère central du domicile, il faut ajouter que l'impératif quasi systématique du retour au lieu de résidence impose que les modes que l'on utilise pour les trajets qui ne sont pas reliés au domicile soient puissent être chaînés avec ceux permettant de rentrer. Indirectement, le poids du domicile se fait donc toujours sentir, imposant à distance des contraintes sur les déplacements qui n'y sont pourtant pas reliés. Nous développerons plus en avant cet argument dans les chapitres ultérieurs.

Enfin, dans la seconde partie de cette thèse, en fonction des besoins de l'analyse, nous compléterons cette caractérisation par le lieu de résidence en le couplant avec le lieu d'emploi (pour les actifs occupés).

## **II.B. Choix d'un découpage géographique pour les analyses quantitatives**

Dans un second temps de la caractérisation géographique des individus se pose la question du découpage géographique pertinent. L'EGT 2010 ne fournit pas de typologie permettant de classer les communes en fonction de la forme urbaine, tel que c'était le cas dans l'EGT 2001 par exemple. Sont uniquement proposés les découpages administratifs (code de la commune, du département), un découpage en couronnes (Paris, Petite Couronne, Grande Couronne, cf. Illustration 1) et le carroyage de 100 m de côté.

Notre première approche a donc été d'utiliser le découpage en couronnes qui, bien que grossièrement, permet de rendre compte de différences de densité entre les territoires et de différence dans la place relative de la voiture et des transports en commun. Les résultats obtenus avec ce choix de découpage faisaient apparaître des différences de comportements individuels relativement marqués, la Petite Couronne faisant figure de moyen terme entre Paris et la Grande Couronne. La densité

---

13 Au sens de l'EGT : de 4 h du matin à 4 h du matin

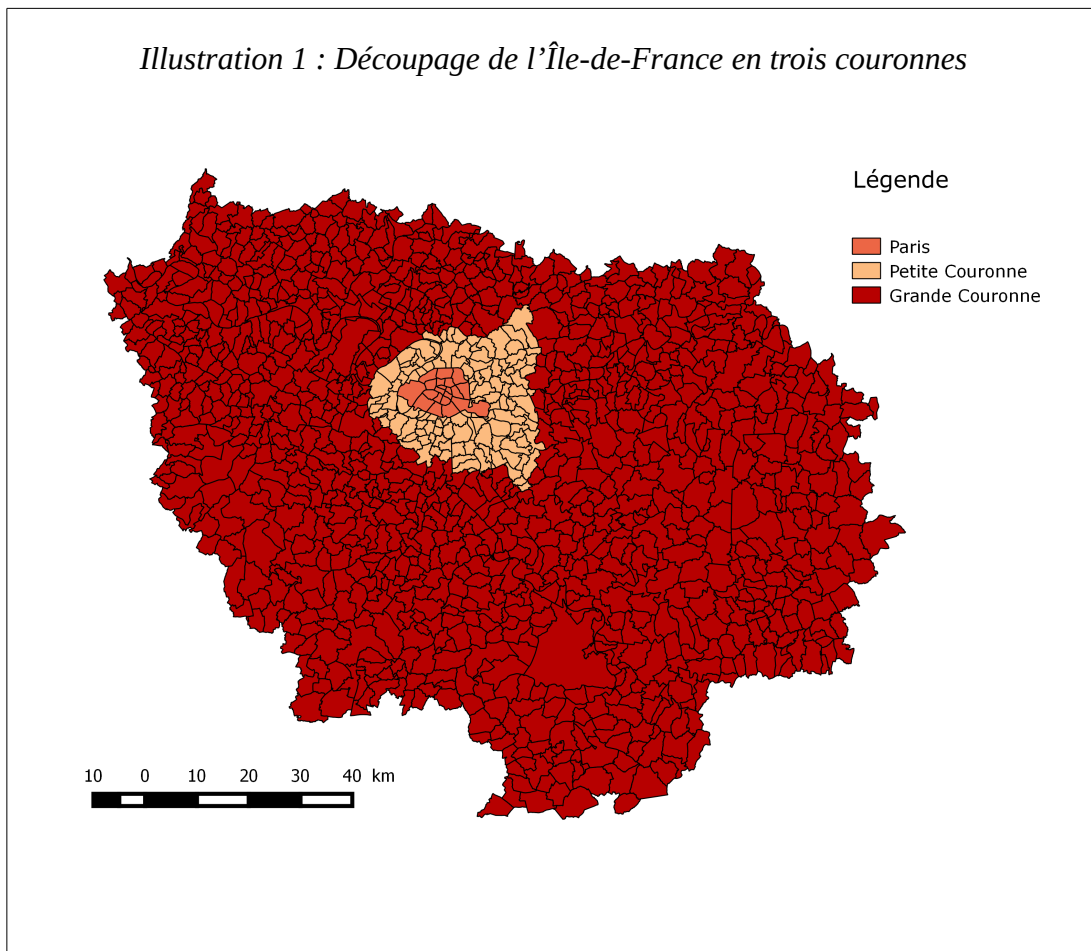
moyenne de la Grande Couronne étant largement en dessous de celle de Paris, même en prenant en compte les pôles de densité qui y existent on obtient des différences nettes de comportement entre les deux territoires. Ce découpage a en outre l'avantage d'être transposable à l'EDT 2010 (dont la précision ne va pas au-delà du département), ce qui permettait d'assurer une homogénéité de traitement entre les deux enquêtes. Un découpage à l'échelle de la commune ou du quartier de résidence aurait impliqué des approximations supplémentaires lors de la « jointure » entre résultats issus respectivement de l'EDT 2010 et l'EGT 2010.

D'autres découpages ont été envisagés, notamment basés sur les critères morphologiques de l'IAU<sup>14</sup>, la densité et le taux d'urbanisation. Ils avaient l'avantage de mieux rendre compte des caractéristiques des territoires en englobant des zones plus fines et donc plus homogènes en termes de forme urbaine. Cependant, ils n'apportaient pas d'information supplémentaire : ce qui était visible avec un découpage grossier était encore plus net avec un découpage plus fin, mais ne faisait pas évoluer l'interprétation. Dans la mesure où cette thèse n'est pas explicitement centrée sur une analyse morphologique de l'espace, nous avons jugé superflu, voire nuisible à la clarté de la démonstration, le recours à une catégorisation fine. Le clivage le plus marquant se situant entre le centre et la périphérie (ou entre zones très denses défavorables à la voiture et zones moins denses favorables à la voiture), nous avons pu vérifier que les résultats obtenus lorsque de comparaisons entre Paris et le périurbain isolé (selon le découpage de l'IAU) étaient similaires aux résultats obtenus lors de comparaisons entre Paris et la Grande Couronne.

Au regard de ces éléments, nous avons donc privilégié le découpage, certes basique, mais suffisant au regard de nos objectifs d'analyse, entre Paris, Petite Couronne et Grande Couronne. À de nombreuses reprises, nous ne référerons qu'aux deux extrêmes pour illustrer notre propos, à savoir Paris et la Grande Couronne. Ces deux catégories de territoires peuvent être interprétées comme deux idéaux-types, de la ville dense d'une part et de la banlieue favorable à la voiture d'autre part. Nous laisserons fréquemment de côté la Petite Couronne, dont la forte hétérogénéité se traduit généralement par des résultats d'analyse proches d'un moyen terme entre Paris et la Grande Couronne. Nous éclairerons toutefois certains cas où la Petite Couronne s'éloigne de son poste intermédiaire et nous prendrons alors le temps d'explicitier les phénomènes particuliers qui s'y jouent.

---

14 Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France



### III. Faire parler les bases de données

Maintenant que nous avons présenté nos quatre sources de données, nous allons présenter l'usage que nous faisons des bases de données. L'EGT 2010 et l'EDT 2010 ont été conçues pour donner des informations sur des domaines précis de la vie des individus – respectivement leur mobilité et leurs emplois du temps – dans une double perspective de connaissance des populations et d'aide à la décision publique dans les domaines concernés. Pourtant, il est possible dans un cas comme dans l'autre de les exploiter au-delà de ce pour quoi elles ont été conçues et de les faire parler sur des sujets dépassant leur but premier.

Nous ne sommes pas les premiers chercheurs à jouer avec le potentiel de telles bases ; cet usage secondaire a même été théorisé et fait l'objet de publications (Thévenin, Chardonnel, et Cochey 2007 ; Commenges 2013). Détourner une base de données de son objectif premier permet d'élargir son champ de recherche à moindres frais, moyennant quelques exercices de recodage. Dans notre cas, cela permet de croiser les deux champs d'études que sont la mobilité et les usages du temps sans avoir à réaliser une nouvelle enquête. Cela nécessite cependant une certaine attention aux approximations qui peuvent être introduites lorsque l'on traduit des questions théoriques en indicateurs. Ce qui est vrai lorsque l'on dispose de données issues d'une enquête *ad hoc* l'est d'autant plus lorsque l'on a recours à des données produites par autrui pour résoudre un problème qui n'est pas le nôtre.

Nous allons ici expliciter deux usages « détournés » que nous ferons de l'EGT et de l'EDT : l'utilisation de l'EGT 2010 pour analyser les programmes d'activités et l'utilisation de l'EDT 2010 pour obtenir des informations concernant la mobilité qui puissent être croisées avec les informations relatives à la possession d'un agenda. Nous en profiterons pour mettre au clair un certain nombre de termes que nous utiliserons de façon récurrente tout au long de cette thèse.

### **III.A. Rendre compte des programmes d'activités à travers l'EGT 2010**

#### **III.A.1 Activités et sphères d'activités**

L'EGT 2010 ne renseigne pas sur ce que les individus font une fois arrivés à destination : seules sont disponibles les informations relatives aux différents lieux où ils se rendent, aux motifs de leurs déplacements et aux horaires de départs et d'arrivée de ces mouvements.

**Nous considérons qu'à chaque déplacement, l'individu va réaliser une nouvelle « activité » s'il se rend ailleurs qu'à son domicile.** L'activité à destination sera alors assimilée au motif du déplacement qui le précède. Il est possible, à partir de l'heure d'arrivée du premier déplacement et de l'heure de départ du déplacement suivant, de calculer la durée passée en un lieu. On peut ainsi reconstituer le programme d'activités d'un individu, en calculant la durée de chaque « **activité** » caractérisée par un lieu et des heures de début et de fin.

Ceci implique plusieurs choses. Tout d'abord, cette définition du terme « activité » suppose que l'on fait la double approximation que les individus réalisent bien ce qu'ils ont déclaré faire et que chaque déplacement ne correspond qu'à un seul motif.

Ces approximations sont relativement classiques lorsque l'on travaille sur des Enquêtes Ménages-Déplacements, au point d'être souvent passées sous silence<sup>15</sup>.

Ensuite, plus significativement, nous distinguons systématiquement le déplacement de l'activité. Nous avons conscience que, dans certains cas, la distinction entre déplacement et activité peut sembler artificielle. Les accompagnements, les promenades ou le lèche-vitrines (sans achat) sont des activités pour lesquelles l'action consiste à se déplacer. Pour les accompagnements (et, par symétrie, les récupérations de personnes), la distinction entre déplacement et activité ne suppose pas une trop forte approximation : un accompagnement ne perd pas de son utilité lorsqu'il dure moins longtemps. L'important est que la personne accompagnée arrive à destination plus que le temps passé à s'y rendre. Pour ce qui concerne les promenades et les activités assimilées (lèche-vitrines sans achats, etc.), la distinction entre déplacement et activité suppose un niveau d'approximation plus significatif : réduire la durée du déplacement réduit l'utilité que l'on tire de l'activité. Dans ces cas l'EGT 2010 renseigne tout de même une destination et c'est elle que nous appellerons « activité ». Dans l'EGT 2010 ces activités ne durent alors que le temps sur place, qui peut ne durer alors qu'une minute<sup>16</sup>. Nous vous renvoyons au Texte 1 (page 64) pour une présentation détaillée de la façon dont nous avons corrigé cette approximation concernant ces activités itinérantes.

Ces différents choix méthodologiques pour approcher les activités découlent du fait que nous considérons les activités comme i) des points dans l'espace où l'individu passe et ii) des actions hors du domicile dont il peut tirer de l'utilité, avant d'être iii) des choses que les individus font sur une durée donnée. Ayant ainsi défini les activités, il est ensuite possible de compter ce que nous appellerons le « nombre d'activités réalisées », c'est-à-dire le nombre de destinations successives où s'est rendu l'individu hors de son domicile.

---

15 Pour un regard réflexif sur ces approximations, nous vous renvoyons à nouveau à (Thévenin, Chardonnel, et Cochet 2007 ; Commenges 2013)

16 Lorsque nous n'avons pu rectifier la durée des activités (cf. Texte 1), nous avons arbitrairement assigné une durée minimale d'une minute aux activités dont l'heure d'arrivée sur place et de départ suggéraient une durée nulle.



*Texte 1 : Attribuer des durées aux promenades et lèche-vitrines*

Dans l'EGT 2010, les promenades, lèche-vitrines et cours de conduite (correspondant au motif à destination « 42. Promenade, lèche-vitrines (sans achat), leçons de conduite ») sont codés comme suit dans l'EGT 2010 : l'enquêteur indique la portée maximale de la promenade (ou séance lèche-vitrines ou cours de conduite), associe cette portée maximale à une destination à laquelle il est considéré que l'individu ne restera pas, et répartit le temps en mouvement entre des *déplacements* aller et retour créés de façon artificielle.

Cette méthode d'encodage réduisant artificiellement la durée de ce que nous désignons comme étant **l'activité** promenade, nous avons cherché à réduire la distorsion induite par ce biais dans l'analyse des temps et des déplacements associés aux activités de loisirs. Pour cela, nous avons créé de façon *ad hoc* une base de déplacements au sein de laquelle nous avons réaffecté des durées non nulles aux activités de promenade (ou assimilées) auxquelles avait été affectée une durée nulle dans l'EGT (quand ces mêmes activités étaient associées à des durées non nulles, nous avons conservé ces durées telles quelles). Le temps de *déplacement* pour se rendre aux activités de promenade (ou assimilées) a été fixé à une minute, et la durée associée au déplacement dans l'EGT a été attribuée à *l'activité* correspondante.

Naturellement nous n'exploiterons cette base *ad hoc* que lorsque nous chercherons à calculer des temps de trajet ou des temps consacrés aux activités, et non pas des vitesses ou des portées de déplacement. À noter que les déplacements dont le motif à destination est désigné sous la modalité « 42. Promenade, lèche-vitrines (sans achat), leçons de conduite » ne représentent que 2,6 % des déplacements des adultes qui résident en Île-de-France un jour donné de semaine. La nouvelle base ne diffère donc que faiblement de la précédente : la durée moyenne d'un déplacement est diminuée de 48 secondes et la durée moyenne d'une activité se trouve augmentée de 36 secondes par rapport à la base originale. De plus, l'écart induit est le même, quel que soit le lieu de résidence des individus.

Or, la complexité du quotidien ne dépend pas simplement du nombre d'activités, mais de la combinaison des familles d'activités correspondant chacune à des contraintes spécifiques. Nous désignons par ce terme un ensemble de motifs ayant trait à une même famille d'activités. Ainsi, nous considérons que se rendre à une réunion auprès d'une entreprise cliente et se rendre à son lieu de travail relèvent dans les deux cas de la sphère d'activité professionnelle. Pour la définition de sphères d'activité complémentaires mais disjointes, nous avons distingué entre cinq familles d'activités liées a) au travail, b) aux études, c) aux loisirs (incluant les visites et la restauration autre que la pause méridienne d'une journée travaillée), d) aux achats, et e) aux affaires et démarches personnelles.

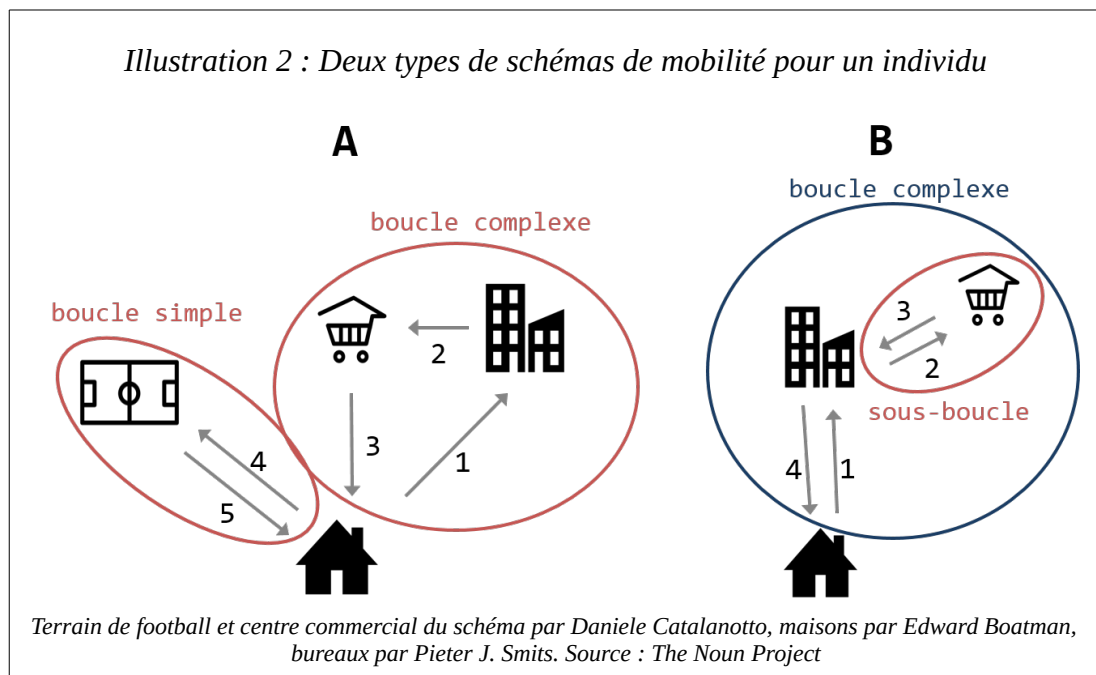
Afin de caractériser la complexité du quotidien d'un individu, nous avons pu, lorsque c'était pertinent, compter le nombre de sphères d'activités *différentes* dont relevaient les activités auxquelles il a participé durant sa journée. À titre d'illustration, une personne se rendant au bureau de tabac puis chez le boulanger dans la même journée réalise deux activités distinctes, mais relevant d'une unique sphère d'activités.

### III.A.2 Schémas de mobilité

Au-delà de la question du nombre d'activités, il est possible de savoir comment les individus enchaînent ces activités. En particulier, il est possible de savoir si entre deux activités (c'est-à-dire entre deux lieux hors du domicile), un individu est rentré chez lui. La façon dont un individu enchaîne ou non ses activités, en rentrant ou non chez lui entre chacune d'entre elles, constitue ce que nous appelons des « schémas de mobilité ».

Pour décrire ces schémas de mobilité, nous avons recours à un vocabulaire déjà stabilisé pour décrire ceux-ci (Boulaïbal 1995 ; RATP 1997 ; Minvielle 2000). En particulier, nous parlerons de :

- « chaînage » lorsqu'au moins deux activités sont réalisées sans qu'il y ait de retour au domicile entre elles ;
- « boucle » pour désigner l'ensemble des déplacements et des activités ayant lieu entre un départ et un retour au domicile ;
- « boucle simple » lorsqu'une boucle ne contient qu'une activité et deux déplacements (Illustration 2, cas A) ;
- « boucle complexe » lorsqu'une boucle contient au moins deux activités et trois déplacements (Illustration 2, cas A et B) ;
- « sous-boucle » lorsqu'un ensemble de déplacements commence et finit en un même lieu, mais que ce lieu n'est pas le domicile (Illustration 2, cas B).



### III.B. Analyser la mobilité à l'aide de l'EDT 2010

Les possibilités d'analyse du rapport au temps à partir de l'EGT 2010 sont cependant relativement restreintes : la base fournit des informations pouvant être traduites en indicateurs de rythme de vie (limité aux activités hors du domicile) et à l'allocation des activités dans le temps et l'espace<sup>17</sup>. En revanche, elle ne fournit aucune information quant à la gestion du temps. Par conséquent nous nous tournons vers l'EDT 2010. Cette enquête peut en effet nous être utile à condition que nous puissions en tirer des informations sur les trajets des individus afin de faire des croisements entre rapport au temps et mobilité. Or l'EDT ne traite pas des déplacements à proprement parler, mais des activités des individus.

Alors que l'EGT proposait un fichier structuré avec les déplacements en lignes et leurs caractéristiques en colonnes, ce n'est pas ainsi qu'est structurée la base de données de l'EDT. Le fichier contenant la description de ce que font les gens au cours de la journée se présente avec les individus en ligne, tandis que et les 24 h enquêtées sont décrites par tranches de 10 minutes représentées par des variables en colonne. Concrètement, chaque tranche de 10 minutes est représentée à plusieurs reprises : une fois pour que l'on renseigne sur l'action<sup>18</sup> principale pratiquée, puis pour renseigner sur une éventuelle action secondaire, puis pour le lieu, puis pour préciser si quelqu'un était présent avec l'enquêté pendant ces dix minutes, etc. Plus de 1000 variables peuvent ainsi contribuer à décrire les actions réalisées au cours d'une journée. On notera d'ailleurs que l'EDT ne renseigne pas l'heure exacte de début (ou de fin) de chaque action ; les durées des actions reconstituées à partir de l'EDT présentent donc une incertitude pouvant aller jusqu'à 20 minutes.

Lorsque la personne est en train de se déplacer, son action principale est indiquée comme étant un « trajet » et l'on dispose d'informations sur le type de mode qu'elle est en train d'utiliser (qui est considéré comme un « lieu » du déplacement). Il est donc possible de savoir quand les individus sont en train de se déplacer, l'heure de départ et d'arrivée de chaque déplacement à dix minutes près et le mode de transport utilisé. Par extension, il est possible de retracer les pratiques modales des enquêtés. Comme nous savons quand les gens se déplacent, il nous est possible de calculer le nombre d'activités réalisées par les individus, avec la même définition que celle que nous avons adoptée pour traiter l'EGT<sup>19</sup>.

17 Voir le chapitre suivant pour l'élaboration de tels indicateurs.

18 Dans le dictionnaire des codes de l'EDT, le vocabulaire employé est « activité principale » pratiquée. Or, comme nous avons donné un sens particulier à « activité » dans la description de l'usage que nous ferions de l'EGT, utiliser ce mot prêterait à confusion. Nous appellerons donc ici « action » ce que font les individus, que ce soit à leur domicile ou hors de chez eux.

19 En réalité, étant donné que nous savons quand les actions ont lieu hors du domicile, nous pourrions aussi le calculer par ce biais. Le résultat serait identique.

Cette méthode a cependant des limites dues au mode de collecte de l'information. Premièrement, le fait que la relève se fasse de dix minutes en dix minutes pourrait conduire à une omission par les enquêtés des déplacements les plus courts. À l'inverse, il est possible que soient notés comme durant dix minutes des déplacements qui n'en durent que cinq. Par conséquent, si l'on souhaitait mesurer le temps de déplacement au moyen des informations fournies par l'EDT, les approximations seraient considérables. Deuxièmement, l'EDT ne renseigne pas sur les distances parcourues ni sur les destinations et origines au carreau près comme le fait l'EGT. L'EDT n'est donc pas adaptée à des analyses des déplacements en termes de durée ou de distances parcourues. Enfin, les problèmes qui se posent sur les déplacements se posent aussi pour les activités. Celles qui durent moins de dix minutes sur place, comme c'est le cas par exemple de la dépose des enfants à l'école, peuvent ne pas être renseignées : si on se réfère aux seules variables descriptives de nature et de lieu de l'action, observe dans ce cas précis deux actions consécutives de « trajet », avec l'impression, en première analyse, que ces deux actions relèvent d'un seul déplacement ayant pour origine et pour destination le domicile.

Il nous est cependant possible, en croisant les actions, les lieux et les personnes présentes en compagnie de l'individu, de repérer les moments où des activités ou des déplacements ont eu lieu mais n'ont pas été renseignés dans l'EDT. Ainsi, un changement de lieu permet de déduire l'occurrence d'un déplacement, l'apparition (respectivement la disparition) d'une personne accompagnante lors d'un déplacement suppose qu'une récupération (respectivement une dépose) a eu lieu, etc. L'information relative aux modes de transport utilisés pour les trajets non renseignés ne peut cependant pas être déduite des autres informations disponibles. On peut toutefois supposer une surreprésentation des modes de transport les plus utilisés pour les trajets courts, à savoir la marche ou la voiture, qui sont utilisées pour respectivement 62 % et 36 % des déplacements de 5 minutes ou moins dans l'EGT 2010.

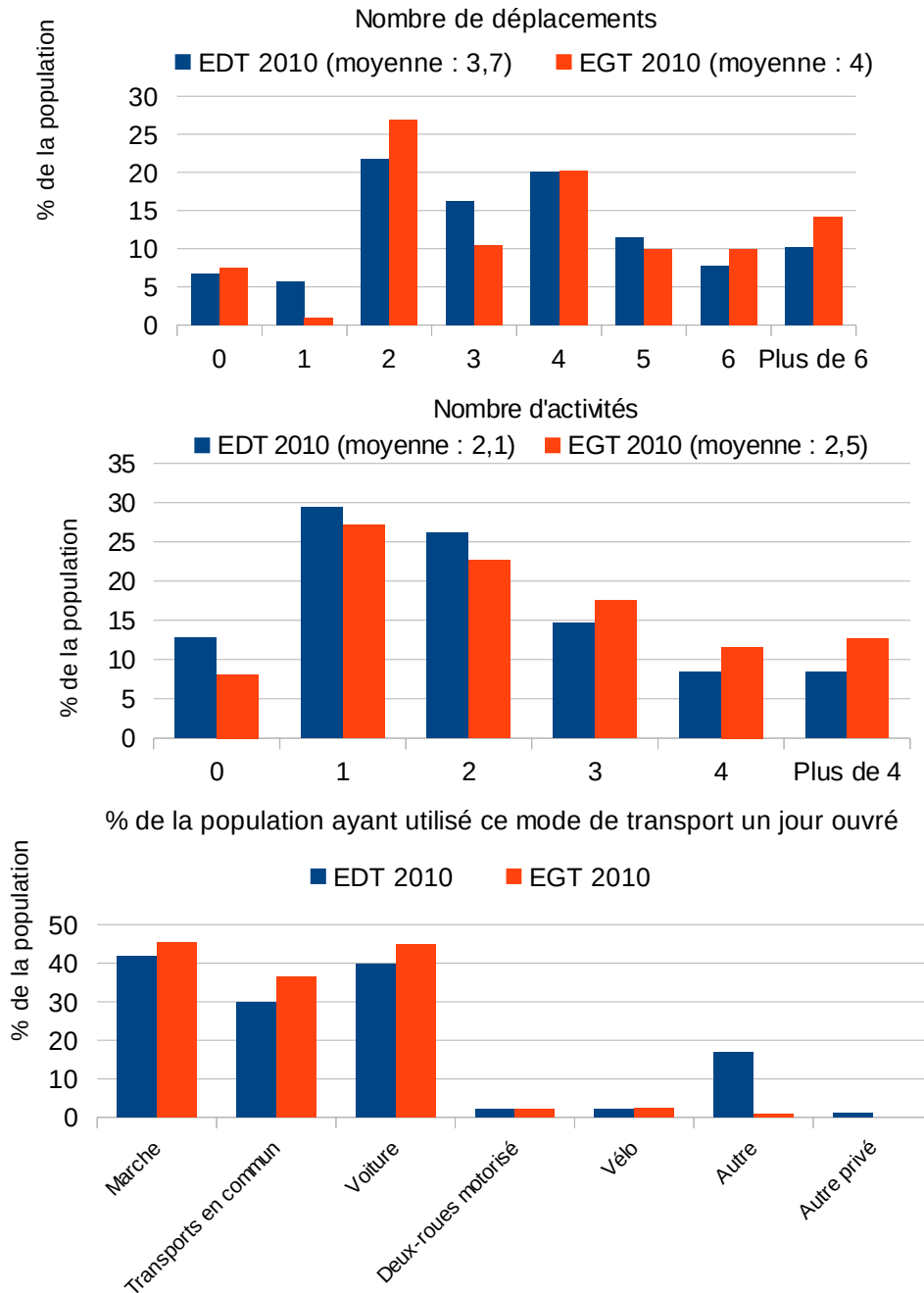
Enfin, pour une partie des déplacements identifiés dans la base, l'information fournie sur le mode de transport utilisé est incomplète. Nous avons ainsi constaté une forte proportion de déplacements « sans moyen de locomotion renseigné » ou dotés d'un « autre moyen de locomotion privé » : 16 % de la population a utilisé au moins une fois un tel mode au cours de la journée. Notre hypothèse est que les premiers recouvrent des pratiques intermodales (c'est-à-dire combinant plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) et que les individus ou les enquêteurs ont pris le parti de ne pas choisir entre les différents modes de transport employés.

Nous avons placé ces déplacements dans la catégorie « autres », avec les déplacements que nous avons identifiés par déduction. Nous faisons l'hypothèse que les déplacements dotés d'un « autre moyen de locomotion privé » recouvrent l'usage de véhicules utilitaires et nous les plaçons dans une catégorie « autre privé ».

Les redressements effectués par déduction des informations partielles disponibles dans la base EDT ne permettent pas de corriger l'intégralité des irrégularités et un certain nombre de déplacements et d'activités hors du domicile demeurent probablement non détectés. Peut-on néanmoins utiliser l'EDT pour faire des parallèles avec les informations obtenues à l'aide de l'EGT ? Tout comme nous avons vérifié que nous travaillons sur des populations semblables, il est possible de s'assurer que les deux bases de données fournissent des résultats comparables pour certains indicateurs macroscopiques relatifs à la mobilité et à l'emploi du temps. Il est ainsi possible de calculer en moyenne pour chacune des bases le nombre d'activités d'un individu, la durée d'activité hors du domicile, le nombre de déplacements réalisés et la part modale en fonction du lieu de résidence (Illustration 3).

On observe que l'EDT présente, au regard de ces indicateurs, des résultats suffisamment proches de ceux de l'EGT pour pouvoir fournir une représentation à grands traits des liens entre rapport au temps et mobilité à l'aide de l'enquête Emploi du Temps. La comparaison des deux bases tend aussi à valider notre hypothèse relative aux déplacements intermodaux dans la mesure où la surreprésentation des déplacements par des modes « autres » dans l'EDT par rapport à l'EGT semble compensée par la sous-représentation des déplacements en transports en commun. Les « autres moyens de locomotion privés » seront comptés comme des voitures.

Illustration 3 : Comparaisons entre EDT 2010 et EGT 2010. En pourcentage de la population.



Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Sources : EDT-2010, INSEE [producteur], ADISP-CMH [diffuseur] et EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

## Conclusion

L'objectif de cette thèse sera d'étudier les liens entre le rapport au temps (que nous analyserons sous l'angle du rythme de vie, de l'allocation des activités et de la gestion du temps) et la mobilité. La première partie consistera, en se plaçant à l'échelle de l'individu, à montrer que les outils de déplacement que sont les modes de transport sont corrélés à un rapport au temps hypermoderne par un tiers facteur qu'est la disposition des lieux pratiqués. La seconde partie consistera à nous placer à l'échelle des situations de vie afin de montrer que les pratiques de mobilité (disposition des lieux et schémas de mobilité) des personnes qui ont un rapport au temps hypermoderne sont propres à ce rapport au temps et induisent des disparités spatiales dans la répartition de celui-ci au sein de l'Île-de-France.

Dans ce cadre, notre thèse prendra la forme d'un va-et-vient entre deux grands types d'approches : d'une part, nous cherchons à étudier la répartition de certains comportements (usage des modes de transport, rapport au temps, pratique de l'espace) au sein de la population d'Île-de-France ou à établir des corrélations entre ces différents comportements, et d'autre part, nous visons à expliquer ces corrélations et à démontrer qu'elles recouvrent des mécanismes causaux en nous intéressant aux raisons qui structurent les comportements des individus. Ces deux approches peuvent s'articuler en sens inverse : ainsi dans la seconde partie nous commencerons par mettre en évidence des mécanismes causaux pour ensuite montrer quelles populations sont concernées.

Nous faisons appel à des sources différentes pour chaque approche. Les corrélations sont établies à l'aide des enquêtes quantitatives. Le caractère multidimensionnel du rapport au temps nous incite à en employer deux : l'EGT 2010 pour le rythme de vie et l'allocation des activités, et l'EDT 2010 pour la gestion du temps. L'explication de ces corrélations par la description de mécanismes causaux, elle, s'appuie sur l'analyse de nos deux corpus d'entretiens. Ceux-ci nous permettent d'une part, d'accéder aux mécanismes par lesquels se construisent ces pratiques et donc de faire émerger d'éventuels facteurs explicatifs supplémentaires dissimulés par les analyses quantitatives, et d'autre part, de varier les échelles de temps étudiées et ainsi de mettre en évidence des causes dépassant le cadre de la journée, ou au contraire agissant sur des temps plus courts<sup>20</sup>.

---

20 C'est dans ce second cas, lorsque nous ferons des analyses à l'échelle de la situation dans la seconde partie de cette thèse, que le CAL nous sera utile, en fournissant des informations supplémentaires sur des situations spécifiques.



---

Soulignons que la répartition entre les deux approches ne sera pas stricte : des chapitres visant majoritairement à expliquer les comportements pourront comporter, lorsque ce sera possible, des analyses chiffrées afin de tester à l'échelle de l'ensemble de la population d'Île-de-France la validité de certains mécanismes. Nous prendrons soin dans le courant de cette thèse de préciser systématiquement la source sur laquelle nous appuierons nos analyses. En outre, nous nous astreindrons à un regard critique sur la portée et les limites des sources auxquelles nous aurons recours au regard des objectifs de connaissance et de notre démonstration.

# Chapitre 2

## Des pratiques modales corrélées au rapport au temps

### Introduction

Nous avons, dans l'introduction générale, fait l'hypothèse que les contraintes et ressources liées à l'espace et à la mobilité pouvaient entraver – ou au contraire favoriser – des évolutions dans le rapport au temps. Nous avons décidé d'aborder cette question à travers l'analyse des outils de la mobilité quotidienne, à savoir les modes de transport, au sein d'un territoire. Ainsi nous faisons l'hypothèse d'une part, que le rapport au temps peut être perçu comme variant à l'échelle de la journée ou de la semaine et, d'autre part, que ces variations quotidiennes et hebdomadaires peuvent être induites par des contraintes et des ressources liées à l'espace.

L'objectif de cette thèse sera de montrer qu'avoir un rapport au temps que nous avons qualifié « d'hypermoderne » est conditionné par certaines pratiques de mobilité, qui sont limitées par les modes de transport disponibles et le territoire de vie des individus. Le rôle que jouent les modes de transport dans le rapport au temps est donc celui d'un facteur limitant, mais bien moins en raison de leurs caractéristiques intrinsèques de vitesse et de flexibilité qu'en raison du caractère *relatif à un territoire donné* de ces caractéristiques.

Pour cela, nous commençons par démontrer dans ce chapitre les deux éléments qui serviront de base à la démonstration de cette thèse. Premièrement, nous ferons le constat que ce que nous appelons « rapport au temps » ne relève pas simplement de prédispositions intrinsèques à l'individu ou d'un *habitus* stable dans le temps, mais varie d'un jour à l'autre et peut donc être contraint ou modifié par notre aptitude à agencer les activités entre elles dans le temps et dans l'espace. Secondement, nous verrons qu'à l'échelle de la population, les modes de transport pratiqués sont corrélés au rapport au temps un jour donné, corrélation que nous chercherons à expliquer dans le reste de la thèse.

Nous allons donc commencer par construire des indicateurs pour quantifier le rapport au temps. À l'aide de ces outils, nous montrerons empiriquement que nous pouvons concevoir le rapport au temps comme variable dans le temps. Il est certes régi par de grandes caractéristiques sociodémographiques stables au cours de la vie, mais aussi

par les éléments du quotidien tels que le type d'activité que l'on souhaite réaliser ce jour-là. Ayant montré que le rapport au temps peut varier en fonction de contraintes extérieures à l'individu, il s'agira ensuite de tester l'hypothèse selon laquelle à l'échelle de la population, certaines pratiques de modes de transport sont liées à des rapports au temps plus ou moins hypermodernes.

## **I. Un rapport au temps variable... dans le temps**

Nous allons nous intéresser dans cette section à la façon dont le rythme de vie, l'agencement des activités et la gestion du temps varient... au cours du temps. Nous montrerons que si des éléments relativement stables dans le temps influencent les comportements, ces derniers varient aussi en fonction de la position dans le cycle de vie et des rythmes hebdomadaires ou quotidiens. Nous en concluons que la façon d'agencer ses activités et le fait d'improviser ou de planifier ses actions peuvent être ramenés non pas à un rapport intrinsèque et individualisé au temps, mais à un réseau de contraintes variant selon les situations concrètes du quotidien.

La question de la variabilité dans le temps du rythme de vie, de l'allocation des activités et de la gestion du temps n'est pas anodine. En effet, s'ils ne dépendent que de traits de l'individu qui lui sont intrinsèques et stables sur le temps long, la « friction de la distance » ne peut agir sur leur rapport au temps. Par extension, si le rapport au temps ne dépend que du long terme, les modes de transport utilisés sont neutres quant à la possibilité de le complexifier. Avant même d'aller étudier la façon dont les outils techniques de gestion de l'espace quotidien que sont les modes de transport nous permettent de gérer l'espace et le temps, il est nécessaire de s'assurer que ce dernier est influençable à l'échelle quotidienne ou hebdomadaire.

Si l'effet des variations journalières du rapport au temps est marginal, alors les constats portant sur un effet de l'espace sur le temps sont à mettre dans la catégorie des phénomènes mineurs. Le cas échéant, nous devrions donc abandonner nos hypothèses de disparités dans le rapport au temps induites par les modes de transport et l'objectif de la suite de cette thèse devrait être d'étudier l'impact du rapport au temps sur l'espace pratiqué et sur les modes de transport employés.

Si les variations quotidiennes sont grandes, alors le rapport au temps est un élément en grande partie non intrinsèque à l'individu, pouvant être influencé par des éléments extérieurs et l'hypothèse d'un sens causal où l'espace et les outils avec lesquels nous le gérons influencent les pratiques temporelles mérite d'être étudiée. On retrouve là l'opposition entre Rosa et Ascher présentée en introduction générale. Dans le premier cas, l'espace est négligeable et le rapport au temps ne découle que de facteurs macro-sociaux qui modifient la personnalité même de l'individu. Dans le second, il y a une co-construction du rapport au temps et du rapport à l'espace, les efforts réalisés pour gérer l'un rejaillissant sur l'autre.

## **I.A. Un rapport au temps déjà étudié sous l'angle du milieu social et de la position dans le cycle de vie**

Avant d'entreprendre, à l'aide des outils dont nous disposons, la démonstration de la variabilité du rapport au temps dans le temps, soulignons que la recherche a déjà produit des résultats permettant d'aller dans ce sens. Les raisons aux évolutions dans le rapport au temps ont été largement étudiées, tant sous l'angle de ces aspects objectifs (nombre et variété des activités, temps libre disponible) que subjectifs (sentiment de manque de temps). Si une partie des arguments avancés sont fixes dans le temps, un certain nombre d'entre eux, en revanche, peuvent être lus comme des facteurs variables.

### **I.A.1 Éléments fixes dans le temps**

#### ***I.A.1.1 Le rôle du milieu social***

Le rapport au temps a été analysé comme relevant du milieu social de l'individu, à travers notamment des études sur les pratiques culturelles et de consommation. On peut mentionner deux cadres théoriques mobilisés par ces travaux. L'une est l'approche bourdieusienne considérant que les activités reflètent la stratification sociale, les individus ayant des goûts et des habitudes permettant à la fois de s'identifier à leur groupe de pairs et de se distinguer des classes qui leur sont immédiatement inférieures<sup>1</sup>. L'autre approche, plus proche de l'économie, s'intéresse au coût du temps et considère que lorsque le revenu horaire d'une personne augmente, non seulement elle a accès à un plus grand nombre d'activités possibles – notamment dans le domaine des loisirs –, mais en plus son temps libre devient plus « cher » et il faut alors que ses activités soient plus « rentables » en termes de plaisir

---

1 Voir par exemple Coulangeon, Menger, et Roharik (2002).

et de capital social, culturel ou symbolique perçu. Cette analyse a été développée en premier par Linder (1970), mais a été reprise par de nombreux chercheurs par la suite, notamment dans le monde anglo-saxon<sup>2</sup>.

Ces deux approches amènent toutes deux à analyser la répartition de différentes pratiques de loisirs au sein de la société et l'importance des caractéristiques sociodémographiques classiques pour les expliquer, avec des résultats très similaires : les populations aisées, avec un haut niveau d'études, un métier à responsabilité et de longues heures de travail, ont des pratiques de loisirs plus intenses en fréquence (Degenne, Lebeaux, et Marry 2002 ; Donnat 2009), réalisent des activités plus diverses (Gronau et Hamermesh 2001 ; Coulangeon, Menger, et Roharik 2002 ; Sullivan 2008 ; Katz-Gerro et Sullivan 2010), ont des programmes d'activités plus fragmentés (Alexander, Ettema, et Dijst 2010) et ont plus fréquemment le sentiment de manquer de temps (Degenne et Lebeaux 2003 ; Southerton et Tomlinson 2005 ; Anttila, Oinas, et Nätti 2009 ; Glorieux *et al.* 2010). La hausse des pratiques de loisir et la diversité des activités se font au détriment de certaines activités ayant lieu au domicile, telles que regarder la télévision et dormir.

À travers ces approches, l'accent est ainsi plus fréquemment mis sur les représentations des individus et les goûts liés à leur statut social que sur les contraintes organisationnelles et matérielles qui s'imposent à lui.

### ***I.A.1.2 Le genre***

Le genre est aussi un facteur stable dans le temps qui influence sur le rapport au temps. Les femmes ont plus souvent le sentiment de manquer de temps (Southerton et Tomlinson 2005 ; Anttila, Oinas, et Nätti 2009). Du point de vue de l'allocation des activités dans le temps, leur temps libre est plus fractionné (Bittman et Wajcman 2000 ; Mattingly et Blanche 2003), mais leur temps de travail est moins fragmenté (Alexander, Ettema, et Dijst 2010). Elles ont plus d'activités en raison de leur prise en charge des enfants (Gronau et Hamermesh 2001 ; Degenne, Lebeaux, et Marry 2002), ce qu'elles gèrent en ayant plus recours au multitasking (Wajcman 2008). Elles ont en revanche plus rarement une pratique de loisir très intensive (Katz-Gerro et Sullivan 2010).

---

2 Voir par exemple (Sullivan 2007; Glorieux et al. 2010).

## **I.A.2 Des pistes vers un rapport au temps variable dans le temps**

Des travaux ont aussi insisté sur le rôle de la position dans le cycle de vie et des événements de la journée sur le rapport au temps, ce qui ouvre la porte à la supposition que des contraintes d'ordre organisationnel et matériel jouent sur le rapport au temps.

### **I.A.2.1 L'importance de la position dans le cycle de vie**

Il a ainsi été montré que l'âge influençait le sentiment de manque de temps (Degenne et Lebeaux 2003 ; Southerton et Tomlinson 2005) et que les célibataires ont plus d'activités de loisirs et de sorties (Degenne et Lebeaux 2003 ; Katz-Gerro et Sullivan 2010). À noter que des facteurs « fixes dans le temps » peuvent démultiplier les effets d'événements « ponctuels ». Ainsi, les enfants ont un rôle ambigu : ils augmentent le nombre d'activités des parents en raison des obligations liées à leur éducation (Gronau et Hamermesh 2001 ; Goodin *et al.* 2005), mais il n'augmentent pas nécessairement le sentiment de manque de temps (Southerton et Tomlinson 2005). Cette ambivalence peut être levée par des analyses prenant en compte le genre des adultes concernés : pour Wajcman, avoir des enfants augmente le sentiment de manque de temps, mais principalement chez les femmes actives, en raison du fractionnement de leur temps de loisirs, entrecoupé de moments où elles s'occupent des enfants (Wajcman 2008).

Le genre se distingue ainsi des autres facteurs que nous avons mis en évidence dans la section précédente. Alors que l'effet du milieu social était en partie présenté comme une caractéristique intrinsèque aux individus, le rapport au temps différent entre hommes et femmes est presque systématiquement expliqué par leur rapport aux enfants. On peut donc en partie relire l'importance du genre comme un révélateur de l'impact des changements liés au cycle de vie sur le rapport au temps.

Enfin, il a été montré que le lieu de résidence était un facteur significatif pour expliquer la quantité de loisirs et d'activités réalisés hors du domicile (Coulangeon, Menger, et Roharik 2002 ; Degenne et Lebeaux 2003), ainsi que pour expliquer le degré de fragmentation spatio-temporelle du travail (Alexander, Ettema, et Dijst 2010). On peut considérer qu'il s'agit là d'un élément relevant en partie du cycle de vie, l'installation dans le centre-ville ou en banlieue y étant étroitement associé. Nous traiterons pour le moment cet élément comme tel, mais reviendrons

dessus dans les chapitres suivants comme étant un élément à part, lorsque nous traiterons notre hypothèse que l'environnement physique de l'individu peut influencer son aptitude et sa volonté de multiplier les activités.

### ***1.A.2.2 Les événements de la journée responsables de variations dans le rapport au temps***

En deçà enfin des questions liées au cycle de vie, certaines analyses qualitatives se sont penchées sur la façon dont ces contraintes se traduisent à l'échelle quotidienne. Par ce biais, Southerton (Southerton 2003 ; Southerton 2006) met en évidence que le sentiment de manque de temps et d'urgence n'est pas uniformément réparti au cours du temps. Plutôt, les individus sont mis ponctuellement face à des situations de « rush » durant lesquelles tout s'accélère et des moments « froids » où ils disposent de moments libres.

Dans une étude quantitative, (Anttila, Oinas, et Nätti 2009) analysent séparément deux ressentis distincts de la part des enquêtés : d'une part le sentiment de manque de temps dans la vie « en général », et d'autre part le fait d'avoir eu le sentiment que la journée précédant l'enquête avait été « chargée »<sup>3</sup>. Ils constatent que le travail, la situation familiale et les pratiques culturelles impactent le sentiment de manque de temps dans son ensemble, mais que seul le temps total travaillé jouait sur le sentiment d'avoir eu une journée chargée, aussi bien pour les hommes que pour les femmes. Pour expliquer le sentiment d'avoir eu une journée chargée, le rapport à la culture n'était significatif que pour les hommes et le temps en tâches ménagères n'affectait que les femmes.

\*

\* \*

Si le rapport au temps a été largement étudié comme découlant du milieu social certaines études peuvent être lues comme révélant une variabilité du rapport au temps – en termes de nombre d'activité et de sentiment de manque de temps. Nous souhaitons donc ici montrer qu'il est possible, à l'aide de nos outils qualitatifs, d'approfondir les résultats en ce sens.

---

3 Le terme employé dans l'enquête exploitée était « busy » en anglais.

## **I.B. Mesurer quantitativement un rapport au temps multidimensionnel**

Nous cherchons donc à quantifier le rapport au temps à l'aide d'une enquête portant sur la mobilité et une autre portant sur les emplois du temps. L'objectif est de nous doter d'un nombre réduit d'indicateurs du rapport au temps qui nous permettra d'une part d'étudier celui-ci et d'autre part, d'étudier sa corrélation avec les pratiques de mobilité.

Rappelons que nous avons divisé le rapport au temps en quatre composantes : le rythme de vie – qui correspond à la quantité d'activités par unité de temps –, l'agencement de ces activités dans le temps et dans l'espace – où et quand fait-on chaque activité –, la gestion du temps – la façon dont l'on se projette dans le futur et organise consciemment les activités entre elles – et la sensation de manque de temps. Le rapport au temps hypermoderne se caractériserait par un rythme de vie élevé, des agencements dans le temps fractionnés et sans temps morts, une gestion du temps improvisée ou extrêmement planifiée et l'existence d'un sentiment de manque de temps.

Comme l'objectif de cette thèse est de comprendre comment la mobilité joue sur les composantes objectives du rapport au temps, nous ne nous penchons que sur les trois premières. Les deux premiers – rythme de vie et agencement des activités – peuvent être abordés à l'aide de l'EGT 2010. La troisième – la gestion du temps – peut l'être à l'aide de l'EDT 2010. Par essence, les variables relevant de l'agencement des activités n'ont pas de sens lorsque la personne n'en a réalisé aucune. Nous nous concentrons donc ici sur la population ayant réalisé au moins une activité en dehors du domicile.

### **I.B.1 Rythme de vie et allocation du temps à travers l'EGT 2010**

Dans l'introduction générale, nous avons défini le rythme de vie et l'agencement des activités, il nous faut maintenant les traduire en indicateurs. Nous allons commencer par lister les indicateurs que l'on peut envisager pour décrire le rythme de vie et l'agencement des activités, puis nous chercherons à les ramener à un nombre restreint à l'aide d'une analyse en composantes principales (ACP)<sup>4</sup>. Nous récapitulons texte 2 les variables envisagées et allons expliquer leur construction ci-dessous.

---

4 Une analyse en composantes principales (ACP) est une méthode statistique permettant de condenser l'information contenue dans un jeu de données complexe. Elle réduit un grand nombre de dimensions en un nombre limité de variables en les projetant sur un ou plusieurs plans dans l'espace. Une ACP permet en outre de voir au sein de cet espace quelles variables sont liées entre elles.



La première composante du rapport au temps est le rythme de vie, soit « le nombre d'activités ou de sphères d'activités (voire de sociabilité) pratiquées par unité de temps »<sup>5</sup>. Il peut être approché en combinant la variable indiquant le nombre d'activités<sup>6</sup> et le nombre de sphères d'activités différentes. Nous le complétons par la durée passée à réaliser des activités (hors du domicile), qui reflète le volume que prennent les activités au quotidien.

Nous avons défini quatre formes d'agencements hypermodernes des activités : la réduction des temps morts, la réduction du temps par activité, le multitasking et le fractionnement des activités (multiplication de petits bouts d'activités réalisés à différents moments et lieux de la journée). Des indicateurs visant à décrire l'agencement des activités par la minimisation des temps morts et le multitasking pourraient être construits à l'aide de mesures portant sur le chaînage et le budget temps de transport. Cependant, ces derniers feraient intervenir des variables de mobilité dans notre classification, or notre objectif est de voir si les agencements temporels sont corrélés à des pratiques de mobilité spécifiques. Nous ne souhaitons donc pas les intégrer aux variables permettant de trier nos individus. En revanche, on peut qualifier le fractionnement des activités et la réduction du temps par le nombre de lieux rejoints par sphère d'activité ou le nombre de lieux par temps d'activité hors du domicile. La présence d'activités particulièrement courtes serait aussi révélatrice d'une réduction des temps morts, renseignant sur d'éventuelles micro-activités insérées dans le quotidien ; nous pouvons y accéder en calculant la durée minimale consacrée à une activité. On complète enfin ces indicateurs par une variable indiquant s'il y a de la dispersion dans les durées : réalise-t-on globalement des activités qui durent toutes le même temps ou bien y a-t-il des inhomogénéités ? Pour cela on fait le rapport entre l'activité la plus courte et l'activité la plus longue.

---

5 Voir introduction générale

6 Rappelons que le parti pris de cette thèse est de s'intéresser uniquement aux activités réalisées hors du domicile, que nous appelons simplement des « activités ». Nous considérons donc ici que les moments au domicile représentent des « temps morts » dans la mesure où ce sont des moments moins intensifs que ceux passés en dehors. Nous ne chercherons pas à expliciter ce qui s'y passe. De la même manière, les temps de transports ne sont pas considérés comme des activités, à moins qu'il ne s'agisse de promenades ou d'excursions telles que des randonnées (pédestres, équestres, cyclotourisme...) : dans ces circonstances ils représentent des activités de loisir à part entière.

*Texte 2 : Variables utilisées dans l'Analyse en Composantes Principales (ACP)*

Nous avons décrit dans le chapitre précédent comment l'on rendait compte d'un programme d'activités à l'aide de l'EGT. Nous rappelons donc que par activité nous désignons tout déplacement ayant un motif autre que le retour au domicile. Voici les variables que nous utilisons pour l'ACP :

- DA : somme des durées des activités (heures)
- NAC : nombre d'activités (hors domicile)
- NBSHPdif : nombre de sphères d'activités différentes
- MinDura : durée de l'activité la plus courte du programme d'activités (heures)
- DISP : dispersion des durées.  
 $DISP = 1 - (\text{MinDura} / (\text{durée de l'activité la plus longue}))$
- FRACSPH : fractionnement des sphères d'activité.  
 $FRACSPH = NAC / NBSHPdif$
- FREQ : Nombre d'activités par heure.  $FREQ = NAC / DA$

Maintenant que nous avons recensé les indicateurs que nous pourrions employer pour décrire les deux premières composantes du rapport au temps, nous pouvons faire deux choses. D'une part, il nous est possible vérifier notre postulat d'une corrélation entre un rythme de vie élevé et un agencement des activités plus fragmenté<sup>7</sup>. D'autre part, nous pouvons voir quels indicateurs simples pourraient être utilisés pour décrire les deux premières composantes du rapport au temps. Pour cela, nous réalisons tout d'abord une ACP réunissant nos indicateurs. Le nombre d'activités par sphère et le nombre d'activités par heure découlent de celles décrivant le rythme de vie. Nous ne les insérons donc pas dans notre analyse, car elles n'ajoutent pas d'information. Nous les laissons comme variables supplémentaires à titre illustratif.

La lecture du tableau 2 décrivant les caractéristiques des variables que nous intégrons dans l'ACP permet de faire émerger plusieurs résultats. Tout d'abord, la fragmentation des sphères d'activités est non négligeable, mais faible : plus de la moitié des personnes enquêtées ne réalisent qu'une activité par sphère. Dans la

<sup>7</sup> En effet, nous avons postulé en introduction générale qu'il existait un lien entre les deux premières composantes du rapport au temps : si le rythme de vie était plus élevé, nous postulions que cela devait entraîner une modification de l'agencement des activités afin de réussir à les intégrer au sein de la journée.

plupart des cas, les individus concentrent donc chaque type d'activité en un lieu et un moment. S'il existe des phénomènes poussés de fragmentation du quotidien, ceux-ci ont lieu à l'aide de mobilité virtuelle ou de multitasking sans mobilité physique.

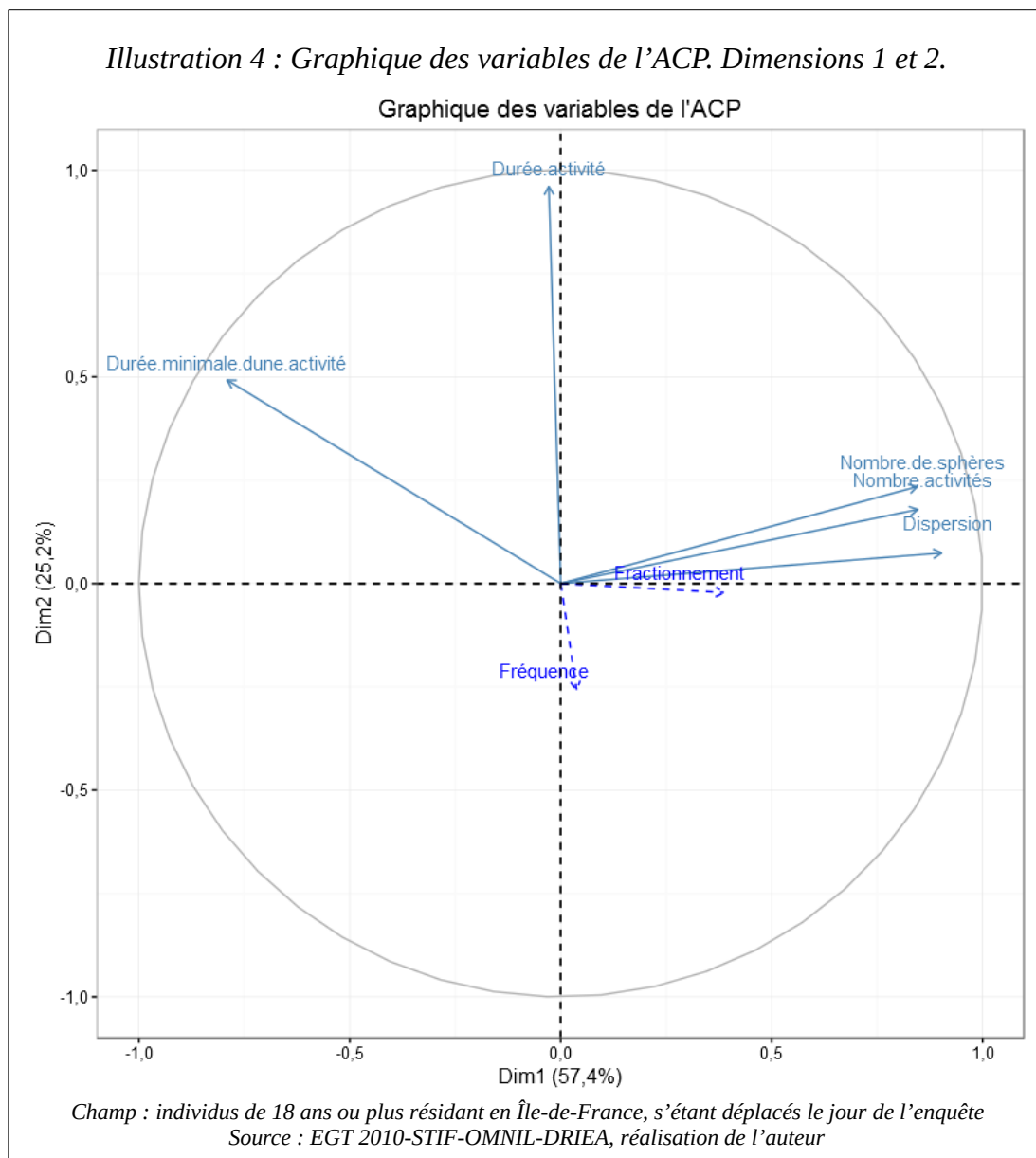
En revanche, la durée minimale des activités et la dispersion des temps nous indiquent que plus de la moitié de la population a réalisé une activité de moins de 20 minutes et que les durées ne sont pas homogènes. À défaut d'une multiplication à différents moments et lieux de microactivités, on observe bien une forte présence des activités « très courtes » au cours de la journée.

Tableau 2 : Caractéristiques des variables entrant dans l'ACP

Nom de la variable	Variables de l'ACP					Variables supplémentaires	
	DA	NAC	NBSPHdif	DISP	MinDura	FRACSPH	FREQ
Signification de la variable	Durée totale des activités (heures)	Nombre d'activités	Nombre de sphères d'activités différentes	Dispersion des durées	Durée de la plus courte activité (heures)	Fractionnement des sphères d'activités	Nombre d'activités par heure
Minimum	0,0	1,0	1,00	0,00	0,0	1,0	0,0
1 <sup>er</sup> quartile	2,3	1,0	1,00	0,00	0,1	1,0	0,0
Médiane	7,1	2,0	2,00	0,82	0,3	1,0	0,0
Moyenne	6,1	2,7	1,78	0,59	2,1	1,5	3,0
3 <sup>e</sup> quartile	9,2	4,0	2,00	0,98	2,0	2,0	1,0
Maximum	20,5	16,0	5,00	1,00	20,5	12,0	480,0

Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Si l'on s'intéresse maintenant aux interactions entre ces différents indicateurs, quelles informations nous apporte l'ACP ? 82 % de la variance est expliquée par le plan composé des deux axes principaux (Illustration 4). Le premier est étroitement lié à la multiplicité des sphères et des activités, elles-mêmes très liées entre elles. Cet axe est aussi fortement corrélé à la dispersion des durées. À l'opposé le long de cet axe, se trouve la durée minimale des activités. Perpendiculaire à cet axe, le second axe factoriel est formé par la durée totale des activités.



Deux éléments principaux sont à retenir. Premièrement, la multiplication des sphères pratiquées est associée à une multiplication des activités : par exemple, peu d'individus enchaînent les sorties uniquement pour motifs professionnels ou pour faire des achats. Lorsqu'un individu s'est rendu à de nombreux lieux différents hors de son domicile, ces activités appartiennent, dans la majorité des cas, à des sphères distinctes. En outre, l'indice de dispersion est très corrélé positivement au nombre d'activités et négativement à la durée des activités : lorsque les gens multiplient les activités, cela se fait la plupart du temps sous la forme d'emplois du temps comprenant une ou plusieurs activités longues en combinaison avec au moins une

activité courte. Ceci révèle des phénomènes de réduction des durées des activités et donc de densification du quotidien lorsque le rythme de vie est élevé. On peut donc approximativement décrire les phénomènes de multiplication des sphères et de densification à l'aide d'un seul indicateur représentant le nombre d'activités.

Deuxièmement, la multiplication des activités hors du domicile n'est quasiment pas liée à la durée hors du domicile. Il est possible de réaliser de nombreuses activités en peu de temps tout comme il est possible de réaliser une seule activité très longue<sup>8</sup>.

Il découle de ces deux points que l'on peut relativement bien décrire le rythme de vie et l'agencement des activités (soient les deux premiers composants du rapport au temps) à l'aide des deux indicateurs très simples que sont la durée totale des activités et leur nombre<sup>9</sup>.

Nous divisons ces variables continues en catégories discontinues de façon à avoir une répartition en deux populations équitables de quatre groupes que nous croisons (Tableau 3, page 85). Dans cette partie de la thèse, nous croiserons ces variables de telle façon à étudier les liens entre les catégories ainsi créées et les pratiques de mobilité.

Nous avons ainsi une vision *graduée* du rapport au temps. L'individu hypermoderne tel que nous le décrivons dans l'introduction générale est un *idéal-type*, dont on s'approcherait en se déplaçant vers l'angle supérieur droit de l'illustration 4 ou vers l'angle inférieur droit notre tableau 3 des catégories de rythme vie. Ainsi, plutôt que de nous intéresser à des cases précises du tableau, nous nous intéressons aux *tendances* à la complexification. Nous nous penchons donc sur les gradations de comportement lorsque l'on voyage du cadran inférieur gauche au cadran supérieur droit de notre ACP ou que l'on passe des individus réalisant une seule activité courte à ceux qui en réalisent de nombreuses sur une longue durée. Cette approche sera justifiée à la fin de la section I.

---

8 La fréquence et le fractionnement des activités sont logiquement perpendiculaires aux autres dimensions : elles n'ajoutent pas d'information, étant construites mathématiquement à partir des autres indicateurs.

9 Ordinairement, on utilise les deux (ou trois) premiers axes de l'ACP pour résumer l'ensemble des variables et décrire le jeu de données. Ici, en raison du haut taux de variance expliqué par les deux premiers axes et de la bonne description du premier axe par le nombre d'activités nous préférons garder cette dernière variable, plus intuitive. Il nous est suffisant d'avoir vérifié qu'elle était redondante par rapport au nombre de sphères d'activités, mais qu'elle offre une information très différente de la durée d'activité.

Tableau 3 : Catégories de rythme de vie, construites à partir du nombre d'activités et de leur durée totale. Exprimé en % de l'ensemble de la population et en nombre d'individus dans l'EGT 2010.

		Temps cumulé des activités réalisées hors du domicile				Total
		moins de 2 h	2 h-7 h	7 h-9 h	9 h ou plus	
Nombre d'activités	<b>1</b>	10,4 %	4,9 %	7,3 %	6,9 %	29,5 %
		2123	1064	1795	1650	6632
	<b>2</b>	7,6 %	6,2 %	4,7 %	6,0 %	24,5 %
		1585	1361	1124	1411	5481
	<b>3</b>	4,1 %	5,7 %	4,7 %	4,7 %	19,3 %
		913	1243	1167	1120	4443
	<b>4 ou plus</b>	4,8 %	8,9 %	6,2 %	6,8 %	26,7 %
		986	1930	1429	1548	5893
	<b>Total</b>	27,0 %	25,8 %	22,9 %	24,4 %	100 %
		5607	5598	5515	5729	22 449

Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

## I.B.2 Analyser la gestion du temps à travers l'EDT 2010

Dans la section précédente, nous avons regardé, à l'aide de l'EGT 2010, si l'agencement des activités dans le temps était relié au rythme de vie. Nous avons constaté qu'il était en fin de compte possible de décrire l'agencement des activités à l'aide de variables décrivant le rythme de vie. On peut donc rendre compte de ces deux composantes à la fois en utilisant comme indicateurs le nombre d'activités et le temps cumulé des activités. Nous souhaitons maintenant voir si, de la même façon, la gestion du temps est reliée au rythme de vie. Pour cela, nous allons exploiter les variables accessibles dans l'Enquête Emploi du Temps de 2010 (EDT 2010).

Comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, l'EDT 2010 est relativement peu adaptée à l'étude des destinations hors du domicile. Nous avons pu constater que le nombre moyen d'activités était plus faible que celui obtenu avec l'EGT 2010 et que ceci était principalement dû à la faiblesse de la représentation des microactivités,

celles auxquelles nous avons parfois même dû arbitrairement attribuer une durée minimale d'une minute avec l'EGT 2010. Il n'est donc pas pertinent d'analyser, comme nous l'avons fait dans la section précédente, la dispersion des durées des activités, ou le fractionnement des sphères d'activité. En revanche, nous avons vu que nous avons une bonne représentation des deux variables résumant le rythme de vie et l'allocation des activités, c'est-à-dire le nombre d'activités et la durée d'activité hors du domicile.

Si nous avons recours à l'EDT 2010, c'est qu'elle renseigne sur des points qui peuvent permettre de décrire la gestion du temps. Nous aimerions savoir si les individus planifient ou non leur emploi du temps. Cette question n'est pas posée directement dans l'enquête, mais il est demandé à l'enquêté s'il utilise un agenda<sup>10</sup>. Dans sa thèse sur les outils de gestion du temps, Caroline Guillot (2010) montre que les personnes utilisant un agenda ont un rapport plus réflexif au temps. Elle montre que ces dernières ne sont pas uniquement celles qui planifient de façon rigide leur quotidien. Les individus qui improvisent et réorganisent constamment leur emploi du temps font aussi partie des personnes utilisant le plus fréquemment des agendas, des listes et des calendriers. Ce sont les individus faisant appel à la routine ou aux impulsions sur le moment qui en utilisent le moins, c'est-à-dire ceux qui n'organisent pas du tout leur temps, qu'il soit régulier ou non. Par conséquent si l'usage d'un agenda ne nous permet pas de distinguer entre les personnes qui improvisent et celles qui planifient, en revanche, on peut supposer que celles qui n'ont pas d'agenda ont une relative absence de réflexivité sur leur pratique du temps. Si cette variable est imparfaite, elle nous permet au moins de différencier les personnes ayant un rapport réflexif au temps des autres.

Tandis que les variables permettant de résumer le rythme de vie et l'agencement des activités portent sur l'échelle de la journée, celles décrivant la gestion du temps portent sur des échelles plus longues. Nous ne possédons pas de question du type « saviez vous ce que vous alliez faire aujourd'hui en vous levant ? » qui pourrait nous renseigner sur cette composante sur le court terme.

Tandis que dans la section précédente nous disposions d'un trop grand nombre de variables et cherchions à en faire émerger les plus pertinentes, nous ne disposons ici que d'une seule. Nul besoin de tenter d'en sélectionner. Avant de l'utiliser, on peut néanmoins s'interroger sur l'existence d'un lien entre nos deux variables précédentes (nombre d'activités hors du domicile et temps consacré à ces activités) et l'utilisation

---

10 Q184 du questionnaire de l'EDT-2010 : « Utilisez-vous un agenda (y. c. éphémérides et agendas électroniques) pour votre vie quotidienne ou pour votre travail ? 1. Oui ; 2. Non » (EDT-2010, INSEE [producteur], ADISP-CMH [diffuseur])

d'un agenda. En effet, nous avons vu en introduction générale que la littérature sur le sujet (Ascher 2003 ; Ascher 2005 ; Rosa 2010) avançait qu'une gestion du temps plus réflexive serait en partie une émanation de la complexification de nos emplois du temps. Il devrait donc y avoir un lien entre rythme de vie, allocation du temps et gestion du temps.

Des tests de Mann-Whitney sur les médianes nous permettent de constater que les durées et le nombre d'activités réalisées diffèrent significativement<sup>11</sup> selon que les individus possèdent ou non un agenda. Parmi ceux qui en disposent, la durée cumulée des activités hors du domicile est en moyenne de 7 h 35 de réparties en 2,5 activités, contre environ 6 h 45 réparties en 2,3 activités pour ceux qui n'en ont pas. Les populations disposant d'un agenda sont donc celles qui ont en moyenne des emplois du temps avec plus d'activités, les amenant à rester plus longtemps loin de chez eux. Or on peut faire l'hypothèse que le statut face à l'emploi soit derrière ces résultats. Si l'on refait les calculs en distinguant les actifs occupés (66 % de notre population<sup>12</sup>), les retraités (20 %), des actifs inoccupés et des autres inactifs (14 % de la population), les écarts ne sont pas significatifs pour ces derniers. En revanche, ils le demeurent pour les actifs occupés et pour les retraités. Parmi les actifs occupés, les personnes dotées d'un agenda cumulent 25 minutes d'activité hors du domicile et 0,21 activité de plus que celles sans agenda. Parmi les retraités, les individus dotés d'un agenda cumulent 1 h 10 d'activité hors du domicile et 0,17 activité de plus que celles sans agenda. Ces résultats quantitatifs vont donc dans le sens d'une gestion du temps plus réflexive corrélée aux emplois du temps plus complexes.

Cette variable est donc cohérente avec notre théorie sur la structure du rapport au temps. Nous pourrions l'employer pour voir comment elle interagit avec les pratiques de mobilité. Cependant, elle ne nous permet pas de distinguer, parmi les personnes qui ont un rapport réflexif au temps, entre celles planifiant leurs activités et celles ayant des pratiques plus improvisées. En outre, notre variable concernant la gestion du temps porte sur le long terme là où la mobilité, mais aussi le rythme de vie et l'allocation des activités, seront analysés ici sur le court terme. Il nous faudra donc par la suite avoir recours aux entretiens pour mieux saisir le fonctionnement de cette composante du rapport au temps. Enfin, contrairement au nombre d'activités et à la durée hors du domicile, qui nous permet de percevoir le rapport au temps comme un élément graduel (on serait plus ou moins proche de l'idéal-type hypermoderne), notre

---

11 Tests de Mann-Whitney sur les médianes hautement significatifs (dans les deux cas  $p < 0,001$ ). Nous avons choisi ce test (plutôt qu'un test paramétrique tel qu'une ANOVA) en raison de la répartition asymétrique de nos données.

12 Individus majeurs résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête.



instrument de mesure de la gestion du temps ne nous permet qu'une vision binaire de celle-ci : les individus ont ou n'ont pas un rapport réflexif au temps, alors que là aussi des gradations dans la réflexivité peuvent être imaginées.

## **I.C. Un rythme de vie qui varie en fonction de facteurs sociaux et temporels**

Ayant établi quelles variables quantitatives nous pouvions employer pour analyser le rapport au temps, il s'agit maintenant d'analyser comment celui-ci varie au cours de la vie d'un individu. Bien que l'on puisse changer de milieu social ou changer de sexe, ces événements sont suffisamment rares pour pouvoir être considérés comme affectant une partie négligeable de la population par rapport à des événements tels que le vieillissement, le passage à la retraite ou la naissance d'un enfant, qui concernent un bien plus grand nombre d'individus. On peut donc considérer que le milieu social et le genre sont des éléments relativement fixes sur le long terme et qu'ils sont immuables à l'individu, par opposition aux contraintes changeantes liées au jour de la semaine ou à la position dans le cycle de vie. Il s'agit maintenant de voir comment ces deux types de facteurs jouent sur le rapport au temps.

### **I.C.1 Un rythme de vie qui varie en fonction du statut social**

Tout d'abord, voyons si nous retrouvons à l'aide de l'EGT 2010 les résultats issus de la littérature sur l'impact du statut social et de la position dans le cycle de vie sur le nombre d'activités présentées section I.A. Si leurs résultats vont dans le même sens, leurs méthodes (voire la définition précise donnée à rythme de vie et rapport au temps) varient selon les études. Il s'agit de vérifier que l'on trouve des résultats similaires à l'aide d'une enquête portant sur la mobilité.

Pour cela, deux régressions linéaires (généralisées) ont été réalisées sur le nombre d'activités et leur durée. Nous distinguons deux groupes de variables. D'une part les variables sociodémographiques « fixes » dans le temps, utilisées pour caractériser le milieu social : niveau d'études, revenus du ménage par unité de consommation, catégorie socioprofessionnelle des actifs et genre (voir textes 3 et 4, pages 91 et 92, pour plus de détails). D'autre part, les variables relevant de la position dans le cycle de vie : statut d'occupation, statut familial, présence d'enfants de différentes classes d'âge et lieu de résidence. Enfin, tous les enquêtés n'ayant pas été interrogés sur le

même jour de la semaine, nous contrôlons par cette variable, ce qui permettra en outre de commencer à analyser le rôle des variations hebdomadaires dans le rythme de vie<sup>13</sup>.

Nous allons nous pencher sur le sens et de la significativité des variables étudiées (Tableau 4). Avoir un haut niveau de revenu et un haut niveau d'études augmente la probabilité de réaliser de nombreuses activités hors de chez soi et la durée qui y est consacrée. Ainsi, toutes choses égales par ailleurs (TCEPA), passer à plus de 2 700 euros de revenu par unité de consommation augmenterait de 8 % le nombre d'activités réalisées et de 15 % la durée hors du domicile. Ne pas avoir le bac diminuerait de 9 % le nombre d'activités et de 7 % la durée qui y est consacrée. Enfin, la catégorie socioprofessionnelle n'est significative que pour le nombre d'activités : appartenir aux CSP- diminuerait de 3 % le nombre d'activités réalisées hors du domicile.

On retrouve là les constats issus de la littérature présentée dans la section I.A.1 concernant l'influence du milieu et du statut social sur le rythme de vie. La pertinence des enquêtes de mobilité pour analyser les programmes d'activités des individus est de nouveau vérifiée<sup>14</sup>, ainsi que la solidité des résultats concernant les liens entre certaines caractéristiques socio-démographiques et les rythmes de vie élevés.

Le milieu social (caractérisé par le niveau d'études, le revenu et la catégorie socioprofessionnelle) ainsi que le genre, qui sont relativement stables dans le temps, ont donc tendance à influencer le rythme de vie des individus et par extension leur rapport au temps. Il existe donc bien des composantes « durables » au rythme de vie, ou du moins des éléments stables à l'échelle de plusieurs années se reflétant dans les pratiques temporelles quotidiennes.

---

13 À noter que nous travaillons là sur la population entière, personnes immobiles incluses. Les résultats en ne prenant en compte que les individus qui ont réalisé au moins une activité en dehors du domicile sont similaires.

14 Voir notamment sur cette question (Thévenin, Chardonnel, et Cochet 2007) ou Commenges (2013).

Tableau 4 : Rythme de vie en fonction de différents facteurs sociodémographiques

Nom de variable	Modalités	Nombre d'activités		Durée d'activité hors du domicile	
		Coeff.	Ecart/REF.	Coeff.	Ecart/REF.
(Intercept)		1,00 ***	Moy. personne de ref : 2,7 act	1,94 ***	Moy. personne de ref : 7 h
Sexe	Femme	REF	REF	REF	REF
	Homme	0,02 *	2%	0,10 ***	11%
Études	Pas bac	-0,10 ***	-9%	-0,08 ***	-7%
	Bac à bac+2	REF	REF	REF	REF
	Bac+3	0,00	0%	0,03 **	3%
	En cours	-0,17	-15%	0,04	4%
Revenu par unité de consommation (euros)	1 200 ou moins	-0,12 ***	-11%	-0,08 ***	-8%
	1 200-1 800	REF	REF	REF	REF
	1 800-2 700	0,06 ***	6%	0,08 ***	8%
	Plus de 2 700	0,08 ***	8%	0,14 ***	15%
	Non fourni	-0,14 ***	-13%	-0,01	-1%
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-0,11 ***	-11%	0,00	0%
	Grande Couronne	-0,07 ***	-7%	-0,02	-2%
Occupation	Actif occupé CSP+	REF	REF	REF	REF
	Actif occupé CSP-	-0,04 **	-3%	-0,02	-2%
	Étudiant	0,18 .	20%	-0,13	-13%
	Retraité	0,04 *	4%	-0,99 ***	-63%
	Autre inactif, chômeur ou actif en congé	-0,07 ***	-7%	-1,15 ***	-68%
Type de ménage	Célibataire	REF	REF	REF	REF
	En couple	-0,10 ***	-9%	-0,09 ***	-8%
	Autre	-0,38 ***	-31%	-0,1 ***	-9%
Enfants de moins de 11 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	0,24 ***	27%	-0,07 ***	-7%
Enfants entre 11 et 18 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	0,03 *	3%	0,02 *	2%
Âge	18-34	REF	REF	REF	REF
	35-54	0,00	0%	-0,03 **	-3%
	55-64	-0,03 *	-3%	-0,11 ***	-10%
	Plus de 64	-0,21 ***	-19%	-0,34 ***	-29%
Jour enquêté	Lundi	REF	REF	REF	REF
	Mardi	0,10 ***	10%	0,11 ***	12%
	Mercredi	0,05 ***	6%	0,06 ***	7%
	Jeudi	0,08 ***	9%	0,09 ***	9%
	Vendredi	0,14 ***	15%	0,17 ***	19%

Codes de significativité : \*\*\*&lt;0,001&lt;\*\*&lt;0,01&lt;\*&lt;0,05&lt; .&lt;0,1

Champ : individus de 18 ans ou plus résidents d'Île-de-France.  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

*Texte 3 : Explication des régressions présentes dans cette thèse*

*Variables :*

Nous réaliserons plusieurs régressions au cours de cette thèse, portant sur différentes variables à expliquer. Les variables explicatives en revanche, seront des variables sociodémographiques, que nous reprendrons à l'identique tout au long de notre thèse, sauf mention contraire. Ces variables sont :

1) les variables destinées à estimer le milieu social et le genre :

- le genre
- le niveau de diplôme
- le revenu par unité de consommation (que l'on a divisé en quartiles)
- la catégorie socioprofessionnelle si actif occupé : nous avons divisé en catégories socioprofessionnelles supérieures et inférieures afin de ne pas avoir une classification trop fine. Les catégories socioprofessionnelles supérieures (CSP+) sont comprises au sens large comme comprenant les professions intermédiaires, les cadres et les artisans, commerçants et chefs d'entreprises. Les catégories socioprofessionnelles inférieures (CSP -) englobent les ouvriers, les employés et les agriculteurs (ces derniers étant quasiment absents en Île-de-France).

2) les variables liées au cycle de vie :

- le lieu de résidence
- le type d'occupation : en distinguant les actifs occupés en congé des actifs occupés ayant travaillé le jour de l'enquête
- le type de ménage
- la présence d'enfants de moins de 11 ans
- la présence d'enfants entre 11 et 18 ans
- l'âge

*Présentation des tables de régression*

Le modèle d'une régression linéaire généralisée (GLM) prend la forme :

$f(y) = \alpha + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \dots + \beta_n x_n$  où  $y$  est la variable à expliquer, les  $\beta_i$  sont les *coefficients* des modalités  $x_i$ ,  $\alpha$  est une constante et  $f$  est la « fonction lien ». Par conséquent, les coefficients sont difficiles à interpréter tels quels. Outre la valeur des coefficients, nous précisons donc aussi l'écart en pourcentage par rapport à la situation de référence (soit pour chaque modalité : (valeur de la modalité – référence)/référence) dans la colonne « Ecart/REF. ».

Enfin, nous présentons le degré de significativité des valeurs observées, à l'aide du code standard représentant les valeurs prises par la p-value, que nous rappellerons en bas de chaque tableau : \*\*\* :  $p < 0,001$  ; \*\* :  $0,001 < p < 0,01$  ;

\* :  $0,01 < p < 0,05$  ; . :  $0,05 < p < 0,1$

*Texte 4 : Lecture du tableau 4*

Nous faisons deux régressions portant sur l'emploi du temps dans son ensemble : une sur le nombre d'activités différentes et une sur la durée hors du domicile. Nous exprimons ces valeurs en fonction des variables sociodémographiques présentées dans le texte 3, auquel nous ajoutons le jour de l'enquête.

Il s'agit d'une régression de poisson dans le cas du nombre d'activités et d'une régression de quasipoisson dans celle de la durée hors du domicile. La régression de quasipoisson est proche de la régression de poisson, mais admet une estimation différente de la variance qui correspond mieux aux données observées pour la durée cumulée des activités. Dans les deux cas il s'agit d'un modèle logarithmique, soit :  $\ln(y) = \alpha + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n$ .

Notre personne de référence est une femme d'un niveau d'études compris entre bac et bac+2, ayant un revenu compris entre 1 200 et 1 800 euros net, qui est allée travailler le jour de l'enquête et appartenant aux CSP+, habitant Paris, célibataire sans enfants, de moins de 35 ans, interrogée un lundi.

Une personne dans la situation de référence réaliserait en moyenne 2,7 activités hors du domicile et y passerait 7 h. Si l'on pouvait modifier son revenu sans modifier les autres variables, être au sein d'un ménage avec un revenu par unité de consommation compris entre 1 800 et 2 700 euros, augmenterait le nombre d'activités de 6 % et la durée hors du domicile de 8 %. Le passage à la tranche de revenus supérieurs amènerait à un nombre d'activités moyen de 2,9 et une durée hors du domicile de 7 h 30 environ.

### **I.C.2 Un rythme de vie qui varie en fonction de la position dans le cycle de vie**

Toujours à l'aide du tableau 4, on analyse maintenant les variables propres au cycle de vie, à savoir le type d'occupation, le statut familial, l'âge et la présence d'enfants. En supposant que les évolutions des contraintes horaires liées à la présence ou à l'absence d'un emploi, ainsi que des obligations et des relations familiales au cours du cycle de vie, auront un impact sur le type d'activités réalisées hors du domicile et le niveau de contraintes qu'elles impliquent, les conséquences sur le *nombre* d'activités et la *durée* hors du domicile sont plus difficiles à anticiper. En effet, nous pourrions imaginer que l'apparition de nouvelles activités obligatoires hors du domicile puisse se faire au détriment de celles qui sont optionnelles telles que certains loisirs, amenant une forme de stabilité dans le volume total réalisé.

L'apparition de nouvelles obligations entraîne bel et bien des évolutions dans le *nombre* d'activités et dans leur *durée*. Ainsi, le type d'occupation, l'âge, le statut familial et la présence d'enfants sont tous très significatifs pour la plupart des modalités. Avoir des enfants et être jeune augmentent la probabilité de réaliser des

activités à l'extérieur<sup>15</sup>. Être en couple, avoir un emploi d'employé ou d'ouvrier, ou être un chômeur ou en congé diminue la probabilité de multiplier les activités<sup>16</sup>. En outre, être un actif occupé ou un étudiant augmente la durée d'activité passée hors du domicile tandis qu'avoir des enfants de moins de onze ans au sein du ménage incite à limiter le temps que l'on passe au dehors, bien que ces variations soient faibles. Il existe donc des éléments variant au cours du cycle de vie ayant un impact sur la probabilité de multiplier les activités et sur celle d'allonger les durées passées au-dehors.

De plus, ces éléments ont un impact sur le rythme de vie du même ordre de grandeur que les variables stables sur le long terme. Ainsi, le niveau d'étude et le type d'occupation entraînent tous deux des variations de l'ordre de 10 % sur le nombre d'activités réalisées<sup>17</sup>. Avoir des enfants de moins de 11 ans entraîne une hausse de près de 30 % du nombre d'activités (soit environ une activité par jour derrière lequel nous verrons dans les chapitres 7 et 8 se cachent des accompagnements). Les différentes variables étudiées ont des impacts de similaire ampleur sur le temps en activité hors du domicile, à l'exception du statut d'occupation : ne pas travailler ni étudier entraîne une division par trois du temps passé en activité hors du domicile.

Par conséquent, à l'échelle de l'ensemble de la population, l'hypothèse d'une tendance des individus à stabiliser l'empreinte des contraintes extérieures sur leurs emplois du temps afin de conserver un rythme de vie « raisonnable » est insuffisante. Certes, certains facteurs sociologiques stables dans les temps impulsent des tendances. Il a ainsi été montré à quel point se présenter comme « surbooké » pouvait être valorisé au sein des couches supérieures de la société, ce qui incite à multiplier les activités (Sullivan 2008). Cependant, si de telles stratégies de gestion du temps et injonctions à le remplir existent, elles n'empêchent pas des variations au cours du temps, dues à des contraintes matérielles liées au cycle de vie. Nous faisons l'hypothèse que ces statuts sociaux variables dans le temps se traduisent en contraintes concrètes au quotidien avec lesquelles les individus doivent négocier et qui façonnent en partie leur rapport au temps.

---

15 Les moins de 30 ans ont des sorties de loisirs plus fréquentes. Avoir des enfants implique des accompagnements.

16 Être en couple suppose la possibilité de se répartir les tâches d'accompagnement, d'achats et les démarches. En outre, cela diminue la probabilité d'avoir des loisirs de sortie.

17 Le faible coefficient attribué aux retraités est dû au fait que le fait d'avoir plus de 64 ans est, lui extrêmement significatif, et associé à une baisse du nombre d'activités de 20 % par rapport aux moins de 35 ans.

### **I.C.3 Un rythme de vie qui varie d'un jour sur l'autre**

En réduisant l'échelle temporelle, nous allons montrer que même à une époque donnée, le rapport au temps de l'individu varie en fonction des circonstances. Pour ce faire, nous voulons analyser les variations de rythme de vie d'un jour sur l'autre, or l'EGT 2010 porte sur une seule journée. Heureusement, deux variables peuvent nous éclairer sur le sujet. Premièrement, on dispose du jour de la semaine sur lequel l'enquêté a rempli son carnet de déplacement. Dans la mesure où les contraintes sociales et institutionnelles varient au cours de la semaine (jours de classe des enfants, soirée dédiée aux sorties ou départs en week-end anticipé le vendredi...), nous pouvons poser l'hypothèse que ces variables ont un impact significatif sur le rythme de vie des individus.

#### **I.C.3.1 L'importance du jour de la semaine**

Un premier indice est que les différents statuts d'occupation n'ont pas été interrogés sur les mêmes journées. Ainsi, seuls 9 % des retraités ont vu leur vendredi étudié, contre 27 % des actifs. On peut supposer que cela est dû aux contraintes des enquêtés, ce qui a poussé les enquêteurs à profiter de la plus grande disponibilité le samedi des personnes travaillant pendant la semaine pour les interroger sur la veille, et donc le vendredi. Par contraste, les populations libres à tout moment ont été moins interrogées ce jour-là.

Nos deux régressions (Tableau 4) confirment qu'à caractéristiques sociodémographiques identiques, les individus réalisent plus d'activités et restent plus longtemps hors de chez eux le vendredi (le jour le plus « calme » étant le lundi). En complétant cette analyse par une régression linéaire, en faisant les moyennes de nombre d'activités en fonction du statut d'occupation et du jour de la semaine, toutes les catégories sont concernées par cette multiplication des activités le vendredi à l'exception des retraités, moins concernés par les rythmes institutionnels. À l'échelle macro-sociale, les grands rythmes collectifs jouent donc encore un rôle augmentant statistiquement la probabilité de réaliser plus d'activités sur certains jours de la semaine.

#### **I.C.3.2 Les congés modifient le rythme de vie à milieu social identique**

Secondement, l'EGT 2010 propose une variable indiquant si l'enquêté était en congé le jour où il a dû remplir son carnet de déplacement. Ainsi, 15 % des actifs occupés ne travaillaient pas – ni au domicile ni ailleurs – sur la journée étudiée. En dépit du fait que les actifs en congé appartiennent plus fréquemment aux catégories

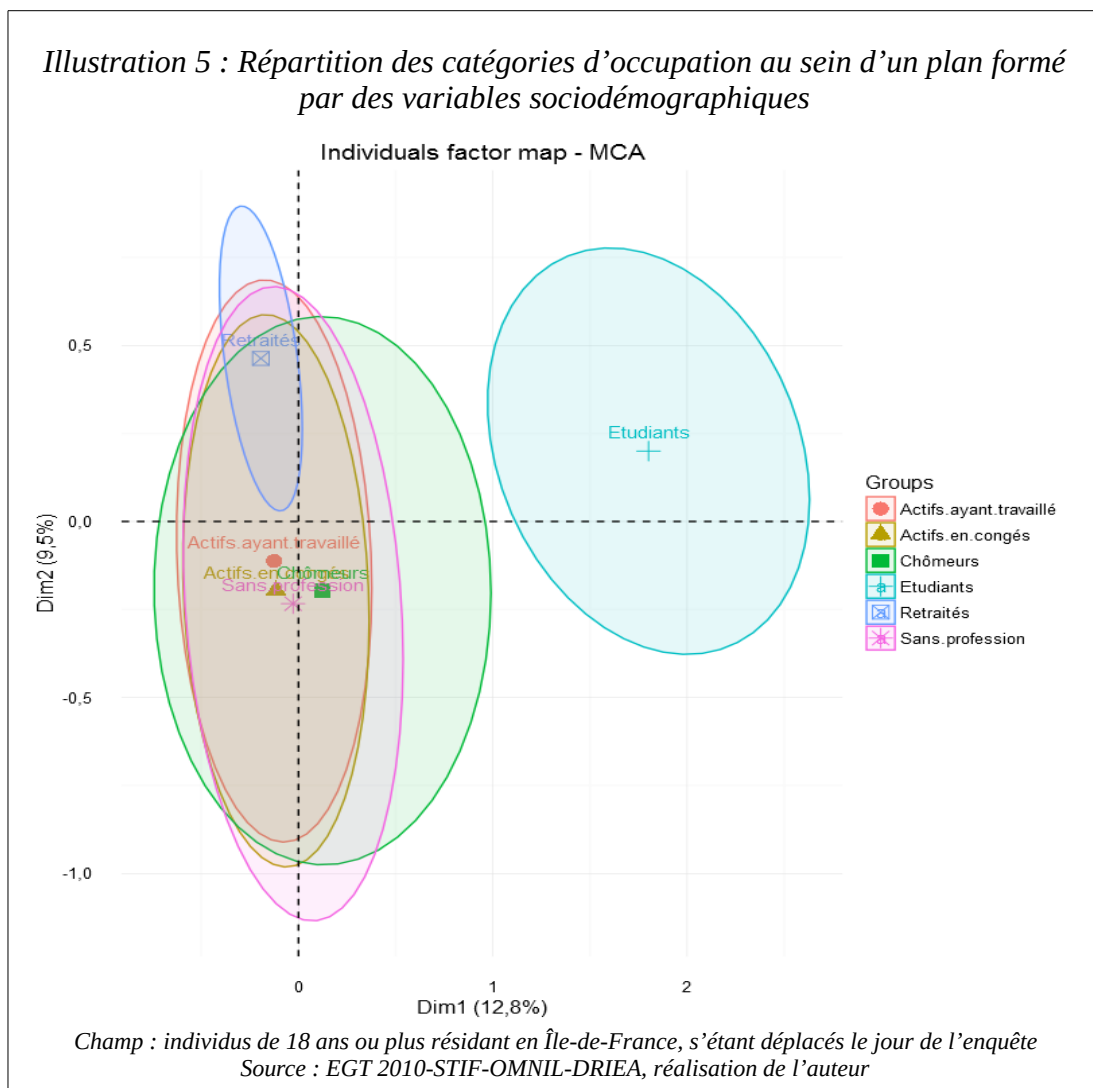
socioprofessionnelles inférieures<sup>18</sup> (elles représentent 51 % des actifs en congé, contre 38 % des actifs ayant travaillé le jour enquêté), ces deux catégories forment en partie des vases communicants : les personnes en vacances le jour sur lequel portait l'enquête pouvaient travailler le jour suivant ou le jour précédent. Regarder leurs différences de rythme de vie et d'allocation des activités nous informe donc sur les différences induites par une contrainte aussi commune et terre-à-terre que celle d'avoir à travailler un jour donné.

Pour montrer l'impact de s'être rendu au travail, commençons par montrer qu'au-delà des différences de catégories socioprofessionnelles, les actifs en congé sont relativement proches, de par leurs caractéristiques sociodémographiques, des actifs ayant travaillé. Nous proposons de baser cette vérification sur des critères de niveau d'études, de revenu, de statut marital et de nombre d'enfants. Pour nous en assurer, nous projetons les différentes catégories d'occupation sur un plan formé par la mise en parallèle de ces caractéristiques sociodémographiques à l'aide d'une analyse en composantes multiples (voir texte 5, page 99, pour les détails sur l'élaboration). Dans une ACM, les catégories les plus proches sur le plan sont les plus similaires socialement : les actifs en congé sont plus proches des personnes travaillant que des étudiants et des retraités (Illustration 5).

---

18 Voir texte 3 page 91 pour la répartition des CSP dans les catégories inférieures/supérieures.

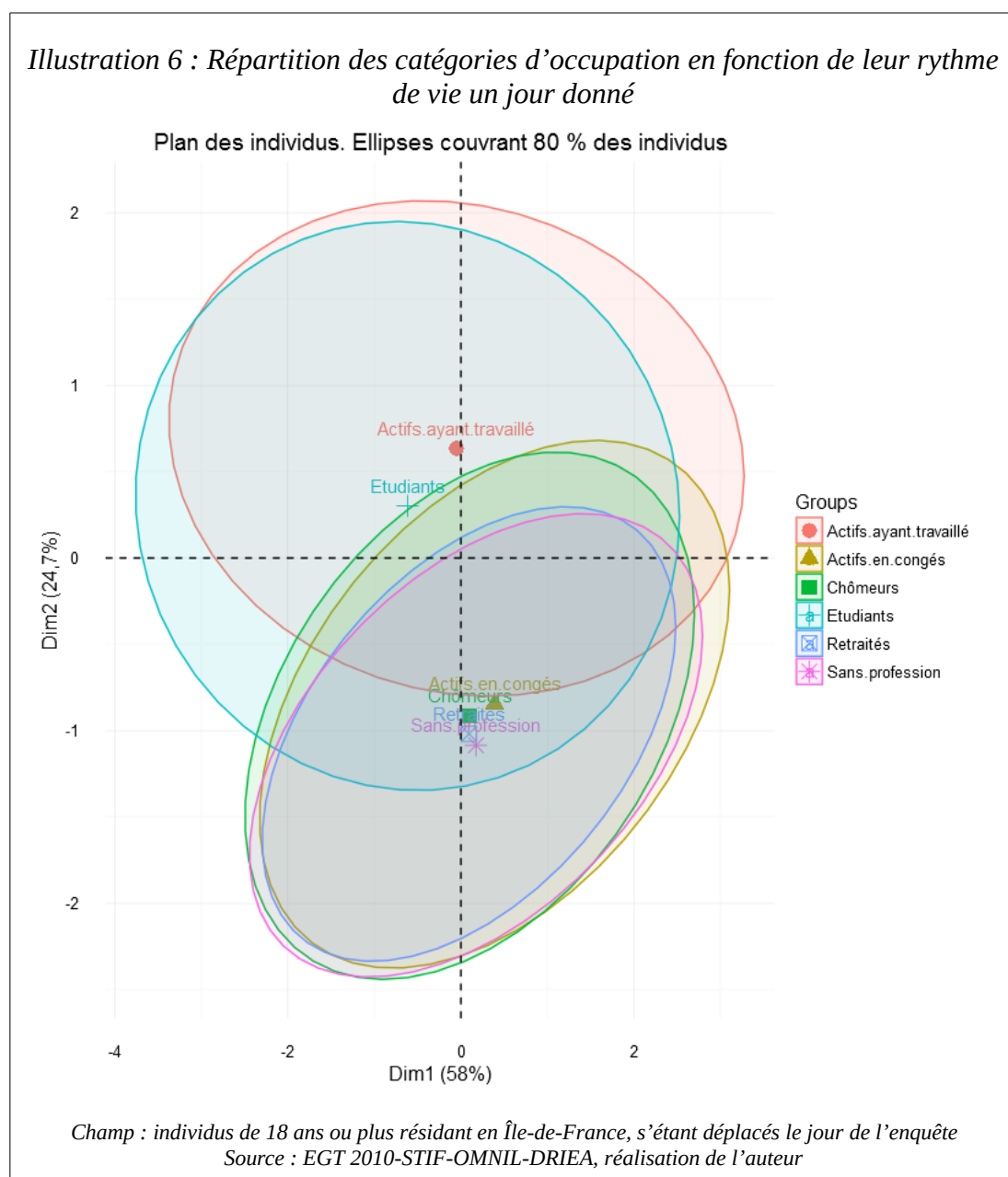




Montrons maintenant que nous ne retrouvons pas cette proximité lorsque nous prenons pour grille de lecture le rythme de vie et l'agencement des activités. Pour cela, on reprend l'analyse en composantes principales que nous avons élaborée section I.B.1, pour projeter sur le plan principal les catégories liées au statut d'occupation<sup>19</sup>. De la même façon que pour l'ACM, si deux catégories ont un rythme de vie similaire, elles se trouveront proches sur le plan et sinon elles seront éloignées. Les actifs en congé ont un rythme de vie et des agencements du temps très proches de ceux des chômeurs, retraités et des inactifs (Illustration 6), en dépit d'un nombre d'activités légèrement supérieur (Tableau 4). Par ailleurs, le rythme de vie des actifs ayant travaillé est plus proche de celui des étudiants que de celui des actifs en congé le jour de l'enquête.

19 À noter que ces catégories n'entrent alors pas en compte dans la construction du plan. Le point associé à chaque modalité de la variable se trouve alors au barycentre de l'ensemble des positions des individus prenant cette modalité.

Ce que nous disions à propos des évolutions au cours de la vie est valable pour les variations hebdomadaires : un potentiel rapport au temps immuable n'explique pas tout. Il existe peut-être des individus avec une propension plus marquée que d'autres à réaliser un nombre d'activités conséquent – ou au contraire à en réaliser peu – et qui développent des programmes d'activités similaires, quelles que soient leurs contraintes extérieures. Cependant, à l'échelle de la population, le type d'emploi du temps est extrêmement structuré par des obligations telles que celle de devoir se trouver sur son lieu de travail sur certaines plages horaires.



Or, ces contraintes varient d'un jour sur l'autre. Par conséquent, elles imposent à des individus identiques des rythmes de vie différents en fonction du jour de la semaine. En retour, les contraintes concrètes du quotidien rapprochent les pratiques temporelles de populations pourtant très distinctes de par leur composition sociale. Ainsi les étudiants, très éloignés des actifs ayant travaillé dans l'illustration 5, représentent la population la plus proche de ces derniers dans le plan du rythme de vie. De même les retraités, isolés sur le plan des variables sociodémographiques, sont, de par leur rythme de vie, très proches de chômeurs et des personnes sans profession.

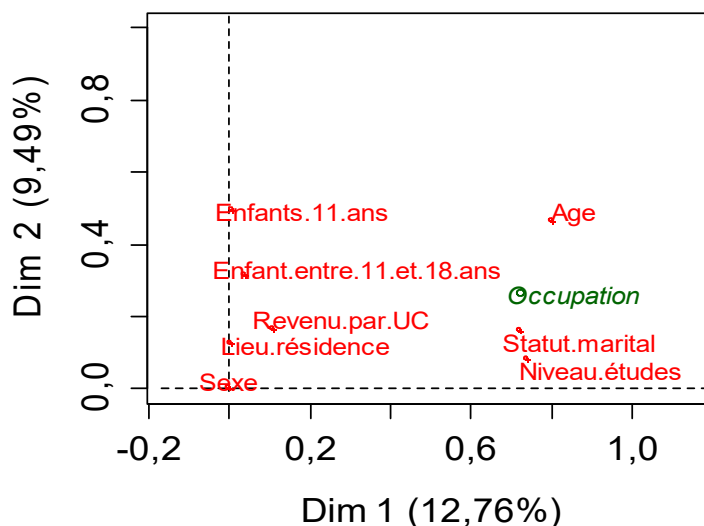
Ce n'est donc pas simplement la place dans le cycle de vie qui influe sur le rythme de vie, mais les caractéristiques des activités que recouvrent ces statuts. Or, comme nous le voyons avec le cas des actifs, il y a du « jeu » entre l'emploi du temps que suppose ordinairement tout statut et les activités réellement pratiquées. Ce même phénomène a-t-il lieu avec la gestion du temps ?

### Texte 5 : Construire le plan des caractéristiques sociodémographiques

Pour construire le plan des caractéristiques sociodémographiques, nous avons repris les variables utilisées pour la régression linéaire du tableau 4 (page 90). Nous avons catégorisé les variables continues et réalisé une analyse en composantes multifactorielles (ACM). Nous avons cependant laissé le statut d'occupation en tant que variable qualitative supplémentaire, afin de voir comment ces catégories s'agençaient lorsqu'elles ne participaient pas à la construction du plan.

Illustration 7 : Analyse en composantes multiples portant sur les variables sociodémographiques.

### Graphique des variables



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Un axe est fortement défini par la présence d'enfants et le lieu de résidence, un autre par le niveau d'études et le statut au sein de la famille (célibataire, en couple, ou résidant en compagnie d'autres adultes).

À noter que les deux premiers axes ont un pouvoir explicatif relativement faible, en raison de l'hétérogénéité des variables incluses.

## I.D. La gestion du temps varie en fonction de facteurs sociaux et temporels

Le rythme de vie est donc un élément variable, qui dépend du milieu social, de la position dans le cycle de vie, mais aussi du jour de la semaine. Or nous faisons l'hypothèse que l'évolution des pratiques de gestion du temps est liée à une évolution des rythmes de vie. Si c'est le cas, ces dernières devraient elles aussi varier en fonction de ces différents critères. Nous nous penchons donc maintenant sur la façon dont la gestion du temps varie en fonction du milieu social, du moment dans le cycle de vie, de la semaine, du jour et de l'heure.

### I.D.1 La gestion du temps varie en fonction du statut social

De la même façon que nous avons analysé le rythme de vie, nous pouvons voir la façon dont évolue la gestion du temps en fonction du milieu social. Pour cela, nous nous appuyons sur notre variable portant sur l'utilisation d'un agenda. Comme nous travaillons ici sur l'ensemble des individus résidant en Île-de-France, nous avons suffisamment d'individus pour faire une analyse toutes choses égales par ailleurs. Nous reprenons à peu près les mêmes variables qu'avec l'EGT, si ce n'est que nous ne distinguons pas en fonction de l'âge des enfants et que nous n'intégrons pas de la variable concernant le jour de l'enquête, qui n'est pas pertinente pour une pratique qui se déroule sur le long terme. Nous pouvons à nouveau distinguer entre variables relevant du milieu social de l'individu et variables liées au cycle de vie (voir tableau 5 pour la régression et texte 6 pour l'explication).

#### *Texte 6 : Régression quasibinomiale*

Une régression quasibinomiale est proche de la régression binomiale, mais admet une estimation différente de la variance qui correspond mieux aux données observées pour la probabilité d'utiliser un agenda. Dans les deux cas, il s'agit d'un modèle logit, soit :

$$\ln\left(\frac{y}{1-y}\right) = \alpha + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n$$

Comme précisé texte 3 (page 91), outre les valeurs des coefficients, nous exprimons aussi les coefficients comme des écarts à la situation de référence, qui sont plus faciles à interpréter.

Tableau 5 : Probabilité d'utiliser un agenda en fonction de différents facteurs démographiques. Modèle logit quasibinominal.

Probabilité d'utiliser un agenda			
Nom de variable	Modalités	Coefficient	Écart/REF.
(Intercept)		2,05 ***	Probabilité de la personne de réf. : 0,88
Sexe	Femme	REF	REF
	Homme	-0,65 ***	-10%
Etudes	Pas bac	-0,73 ***	-11%
	Bac à bac+2	REF	REF
	Bac+3	1,17 ***	9 %
Revenu par unité de consommation (euros)	1 200 ou moins	-0,68 ***	-10%
	1 200-1 800	REF	REF
	1 800-2 700	0,18	2%
	Plus de 2 700	0,69 ***	6%
	Non fourni	-0,68 **	-10%
Lieu de résidence	Paris	REF	REF
	Petite Couronne	0,04	0%
	Grande Couronne	-0,23	-3%
Occupation	Actif occupé CSP+	REF	REF
	Actif occupé CSP-	-0,68 ***	-10%
	Étudiant	-0,19	-2%
	Retraité	-0,75 **	-11%
	Autre inactif ou chômeur	-0,93 ***	-15%
Type de ménage	Couple avec enfant	REF	REF
	Couple sans enfant	-0,01	0%
	Personne seule	0,15	2%
	Famille monoparentale	-0,12	-1%
	Autre	-0,22	-3%
Âge	18-34	REF	REF
	35-54	0,28 .	3%
	55-64	0,46 *	4%
	Plus de 64	0,46 .	4%

Codes de significativité : \*\*\*<0,001<\*\*<0,01<\*<0,05< .<0,1

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France

Sources : EDT-2010, INSEE [producteur], ADISP-CMH [diffuseur]. Réalisation de l'auteur

Tous les indicateurs que nous utilisons pour définir le milieu social (le revenu, le niveau d'études et la catégorie socioprofessionnelle) sont extrêmement significatifs. Il en va de même pour le genre. De façon similaire aux résultats trouvés dans la littérature (Guillot 2010), être une femme, avoir un haut niveau d'études, un haut niveau de revenu et appartenir aux catégories socio-professionnelles supérieures est associé à l'utilisation d'un agenda. En contrôlant par ces variables, le lieu de résidence n'est pas significatif. Une gestion plus réfléchie de l'agencement de ses activités est donc fortement liée à l'appartenance aux classes supérieures. Le mode de gestion du temps est en partie guidé par l'appartenance sociale et le genre. La limite à ces résultats est que le fait de posséder un agenda ne nous permet pas de distinguer les personnes extrêmement planificatrices de celles improvisant une partie de leurs activités.

### **I.D.2 La gestion du temps varie en fonction de la position dans le cycle de vie**

Il s'agit maintenant de mettre en évidence des effets liés au cycle de vie sur l'organisation du temps. Nous avons montré que le rythme de vie et l'allocation des activités variaient en fonction de la composition du ménage, de l'âge et de l'occupation. Or si le nombre d'expériences vécues au sein d'une journée varie en fonction de la position au sein du cycle de vie, on peut supposer qu'il en découle que les façons d'anticiper son temps varient elles aussi.

La régression linéaire généralisée réalisée dans la section précédente nous permet en partie de confirmer cette hypothèse : l'utilisation d'un agenda est plus fréquente pour un actif occupé que pour un retraité ou un autre inactif. En revanche, le type de ménage – et notamment la présence d'enfants au sein du ménage – n'est pas lié de façon significative à la possession d'un agenda.

Nous avons vu que si la possession d'un agenda nous renseigne sur la réflexivité dans la gestion du temps, cela ne nous informe pas quant au degré de planification du quotidien, dont nous faisons l'hypothèse qu'il varie lui aussi au cours du temps. Or la variable quantitative employée ne permet pas de distinguer entre individus ayant des pratiques improvisées et individus planifiant leurs activités. Nous allons donc avoir recours à des récits d'enquêtés pour montrer la façon dont la gestion du temps évolue en fonction de la position au sein du cycle de vie. Nous nous appuyons ici sur le corpus de thèse, présenté dans le chapitre précédent. Les populations concernées sont comparables à celles de l'EGT et l'EDT 2010 : il s'agit d'adultes résidant en Île-de-France. Cependant, là où notre exploitation des enquêtes quantitatives était limitée à

une seule journée, les entretiens portent sur une semaine entière ainsi que sur la mise en place de l'organisation des activités, ce qui permet d'analyser les variations de pratiques dans le temps.

Nous pouvons comparer entre eux les récits des enquêtés quant à l'organisation de leurs sorties, en mettant en avant l'importance des éléments extérieurs dans la propension ou non à planifier. Ainsi, être responsable d'un ou plusieurs enfants et avoir un emploi engendrent des obligations fixes dans le temps. Ces contraintes poussent l'individu à s'organiser de façon plus rigide, qu'il ait intrinsèquement une propension à planifier son programme d'activités ou non. Les conséquences de la présence d'enfants au sein du ménage sont visibles dans les récits de sorties de loisirs, dont la spontanéité est limitée par la nécessité d'avoir recours à une baby-sitter : « *pour faire garder les enfants il faut prévenir les gens à qui tu les fais garder donc... et puis généralement tu vas pas les prévenir l'après-midi pour le soir même.* » (Quentin, deux enfants de 7 et 10 ans). À l'inverse, avoir des contraintes très variables d'un jour ou d'une semaine sur l'autre peut entraîner un rapport d'improvisation au temps. Nous verrons dans le chapitre 7 le cas des étudiants dont l'irrégularité des heures de cours et des créneaux des « jobs étudiants » associés à une tentative de concilier vie sociale et investissement dans les études amènent à un rapport impulsif au temps au sein de cette population, qui s'estompe lorsqu'ils s'installent dans la régularité des horaires d'une vie active.

Ce que nous cherchons à montrer cependant est plutôt la façon dont le rapport au temps des individus peut changer sur le long terme. Il est donc plus pertinent de nous tourner vers le regard rétrospectif que peuvent avoir les enquêtés sur leurs pratiques. Ils sont capables d'évaluer leur mode de gestion du temps et de le faire évoluer pour répondre à des objectifs. Prenons l'exemple de Félix, qui raconte les changements dans sa façon de s'organiser au cours de l'année qui précède l'entretien, après être revenu d'une année à l'étranger. Il est étudiant et la sociabilité est un élément très important pour lui. Sa première stratégie à son retour est d'organiser rigoureusement les rendez-vous avec les amis qu'il n'a pas vus depuis longtemps, mais il constate les limites de ce mode de fonctionnement.

« Après j'ai commencé à apprécier le fait de pas trop planifier non plus parce que du coup quand tu planifies deux mois à l'avance bah tu te rends compte que t'as plus du tout de temps pour de la spontanéité et des rencontres en plus, t'es toujours pas dispo quoi. Et le fait que t'es toujours... fait que tu deviens... tu fais l'inverse de ce que t'as prévu de faire, c'est-à-dire être dispo pour tout le monde. En fait t'es dispo pour personne, seulement les personnes qui organisent aussi quoi. Et je me



suis rendu compte que quand j'organisais des repas c'était toujours trois mois à l'avance parce que bah non, ce soir-là c'est pas possible en fait. Donc du coup j'ai réappris à me laisser du temps libre pour le remplir à la dernière minute. Mais c'est à double tranchant parce que du coup des fois tu le remplis pas. Donc ma gestion du temps s'est organisée là-dedans comme ça, où il a fallu que – où j'étais trop organisé, trop chtak chtak chtak [fait les côtés d'un carré avec ses mains], en disant 'ouais on se revoit tel jour à telle heure, ouais ok' et puis que du coup je faisais pleins de trucs et c'était super sympa, je voyais plein de gens, mais c'est vrai que du coup quand les gens voulaient me renvoyer entre guillemets l'ascenseur ou me réinviter à leur tour bah j'étais souvent en train de dire 'ah bah non je peux pas, ah bah non je peux pas, ah bah non je peux pas'. Ça faisait un peu... je vous vois que quand j'en ai envie. Et c'était pas l'idée non plus. » (Félix, étudiant, célibataire)

Cet exemple illustre deux points importants, à savoir d'une part le caractère potentiellement réflexif du rapport au temps quotidien et d'autre part l'importance du mode de fonctionnement du groupe de pairs dans la façon de s'organiser. Détaillons ces deux éléments.

Tout d'abord la gestion du temps – planification ou improvisation – peut être perçue comme une façon d'atteindre un objectif. L'important pour Félix est de voir le maximum de ses amis et connaissances et de leur montrer qu'il ne les a pas oubliés pendant son année à l'étranger. Sa première stratégie est donc de planifier afin de réussir à maximiser le nombre de personnes qu'il peut voir. Il se rend compte cependant que cela entraîne un évincement des personnes qu'il connaît qui ne planifient pas leurs soirées. Il décide donc de résoudre ce problème en se laissant volontairement des créneaux sans activités, ce qui permet de reconnecter avec d'autres groupes d'amis et de témoigner de l'attachement à autrui en se montrant disponible. Il a donc un rapport réflexif à la façon d'organiser le quotidien. Félix *décide* d'improviser ou *décide* de planifier. Ce rapport réflexif à la façon de se projeter dans le temps n'est pas partagé par tous les individus, ce qui n'empêche pas que ces évolutions aient lieu.

En second lieu, on peut relever l'importance des tiers même non proches dans l'agencement du quotidien. Prenons l'exemple d'Ouardia, qui a aussi vu l'organisation de ses sorties évoluer lors, mais dans son cas lors du passage à la vie active.

« Et ensuite petit à petit j'ai commencé à avoir plus des amis en couple qui avaient aussi des contraintes, des contraintes que je comprenais pas en fait moi avant. Que 'oui c'est fatigant de sortir en semaine' enfin des

choses comme ça [...]. Donc j'ai commencé à changer mes modes de sorties, à voir un peu plus de gens qui réfléchissent, qui pensent par exemple à se reposer le dimanche parce que lundi il y a boulot, des choses comme ça en fait que j'avais pas avant. » (Ouardia, couple biactif, sans enfants)

Avant même que les contraintes liées à son propre changement de statut n'opèrent, Ouardia constate que celui de ses amis a évolué, instaurant des moments où il est admissible de se voir. L'importance des synchronisations familiales ponctuelles et récurrentes a souvent été mise en avant dans l'organisation quotidienne des ménages. Celles avec le groupe de pairs peuvent, elles aussi, s'avérer extrêmement structurantes. Elles ne le sont pas simplement en termes de lieu et d'horaire où il est nécessaire de se trouver afin de se voir, mais aussi en termes de rapport à l'improvisation et à la planification. Le respect des convenances et la gestion du capital social entraînent des rapports au temps spécifiques. Se montrer disponible et manifester son consentement à ajuster son quotidien pour autrui sont des façons de témoigner du respect et de l'attachement à des tiers. Le rapport au temps ne relève donc pas d'une caractéristique intrinsèque à l'individu, mais d'une stratégie pour se synchroniser avec des tiers. Dans la suite du propos de Norbert Elias au sujet du temps (Elias 1996), l'organisation du quotidien n'est donc pas un rapport à soi, mais un rapport à la société à laquelle les individus sont reliés.

### **I.D.3 En fonction du jour de la semaine et des circonstances**

Nous réduisons à nouveau l'échelle temporelle d'observation en nous centrant sur le jour de la semaine et les circonstances. Ici, l'utilisation de la variable indiquant la possession d'un agenda ne peut nous renseigner sur cette variabilité : on n'achète pas un agenda quotidiennement. En revanche, il nous est possible de creuser le sujet à l'aide du corpus de thèse. En se penchant sur le quotidien, on voit là encore que la façon dont les gens gèrent leur temps et perçoivent la tension temporelle varie considérablement d'un jour sur l'autre.

« Oui on glandouille un peu le samedi matin, mais très vite il faut se préparer si tu veux aller au restau, pourtant c'est en bas, mais si tu veux aller [en banlieue sud de Paris] il faut se préparer, si tu reçois des gens à manger il faut aller faire les courses, si c'est le soir c'est pareil, ouais les week-ends j'ai le sentiment d'être assez speed. » (Euxane, couple biactif, deux enfants)

« le dimanche c'est férié et que le lundi on est assez occupés en général, du coup le mardi est le jour privilégié des courses » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

« Mais du coup c'était le week-end où tu faisais plus rien dans le sens où c'était oh, soupir, tu respirez un peu » (Félix, étudiant, célibataire)

« Après j'aime bien les journées où je sais pas ce que je vais faire, en général je reste à la maison, je profite un peu de chez moi, la télé, la cuisine, le ménage, l'ordi, voilà j'aime bien ces journées-là aussi. Mais sinon quand je sais que je vais sortir, j'aime bien savoir à quelle heure je sors, où je vais, qu'est-ce que je vais faire. » (Yaëlle, couple biactif, sans enfants)

Tout d'abord, au cours d'une semaine, tous les jours ne sont pas équivalents : il y a des journées « *plus speed que d'autres* »<sup>20</sup>. Les week-ends ou les jours non travaillés se détachent souvent des jours ouvrés. Cette différence ne va pas toujours dans le sens de week-ends reposants par opposition aux journées travaillées pressantes. Plusieurs enquêtés – en particulier parmi ceux ayant des enfants – signalent le samedi comme le jour le plus intense.

Ensuite, au sein même d'une journée, le rythme de vie est soumis à des variations. Il arrive fréquemment que les individus alternent entre des moments de « rush » au cours de la journée, où plusieurs sphères d'activités entrent en conflit et doivent être agencées entre elles, et d'autres moments plus calmes. Southerton (2003) s'intéresse particulièrement à ce phénomène, notant que la journée s'organise en moments « chauds » où se multiplient les synchronisations avec autrui et des moments « froids » où ils n'ont plus de contraintes sur l'agencement de leurs activités. On le voit plus haut avec l'exemple d'Euxane dont le samedi commence par une période qu'elle qualifie de « glandouille » sans contraintes, mais où par la suite l'enchaînement des obligations et des activités donnent un sentiment de manque de temps.

Enfin, le mode de gestion du temps lui-même varie au cours de la journée. La description que Félix faisait de sa façon de gérer le temps, qui avait changé sur le cours de plusieurs mois, peut se faire d'un jour sur l'autre ou d'une heure sur l'autre. Le moment « glandouille » d'Euxane est associé à des activités qui ne sont pas clairement ordonnées dans le temps, tandis que le reste de la journée s'enchaîne de façon logique selon le registre de la nécessité laissant peu de place à l'improvisation : « si tu veux... il faut..., si tu reçois... il faut... ». De la même façon, Yaëlle a un rapport planificateur au temps lorsqu'elle sort, mais bien plus souple lorsqu'elle reste chez elle. De façon similaire, les différentes activités de Charlotte (active, en couple sans enfants) ne sont pas toutes aussi planifiées et fixes dans le temps les unes que

20 (Quentin, couple biactif, deux enfants)

les autres : « *Ma journée je la connais déjà quoi. C'est juste les soirées qui peuvent varier [...], par exemple demain soir j'ai un apéro de prévu ici, mais il est pas dit que... il y ait quelqu'un qui puisse plus, ou que ça change* ». Là encore, les synchronisations avec les pairs dictent le rapport au temps de l'enquêté, mais uniquement soir, les contraintes professionnelles régissant la journée. Ainsi, au-delà d'un rapport intrinsèque à l'individu, ce sont les structures sociales et économiques qui régissent la façon d'agencer son temps.

La gestion du temps n'est donc pas simplement liée aux statuts de ces différents individus, mais à l'agencement des activités qu'ils comptent faire au cours de la journée. C'est elle, et les contraintes spatiales et temporelles qu'elle implique, qui incitent les individus à « changer de régime » de gestion du temps et passer d'une absence de planification à un emploi du temps calculé au plus juste.

## **Conclusion sur la variabilité du rapport au temps**

Aussi bien pour le rythme de vie que pour la gestion du temps, ce n'est donc pas simplement le fait d'être étudiant, actif ou retraité qui dicte un rapport au temps et un rythme de vie spécifique, mais les activités et les agencements d'activités que recouvrent ces statuts et rôles sociaux. Plus que le statut ou le milieu social, ce sont les actions qu'impliquent le statut et le milieu social, *quand elles s'appliquent*, qui ont impact sur le rythme de vie et la gestion du temps. Or en fonction des cadres sociaux concernés, l'écart entre le mode de vie moyen et les contraintes réelles s'imposant à l'individu est très variable. Si, dans les faits, être parent ne laisse pas une très grande marge de manœuvre par rapport aux « figures imposées » du programme d'activités parental (même si nous allons voir dans le chapitre suivant qu'en termes de mobilité cette marge de manœuvre existe), d'autres statuts sont plus souples. Nous avons pu voir avec l'exemple des actifs que 15 % d'entre eux étaient en congé la journée sur laquelle portait l'enquête, ce qui change considérablement leur rapport au temps ce jour-là.

Le rapport au temps tel que nous l'analyserons n'est donc pas univoque pour les individus et ne leur est pas intrinsèque. Il s'inscrit au sein de jeux d'aspirations, de contraintes et de possibilités et varie en fonction de la position dans le cycle de vie, du jour de la semaine et du moment de la journée. Si le statut et le milieu social incitent ou obligent à réaliser certaines activités, la façon dont les individus les choisissent et les agencent au quotidien et leur tendance ou non à planifier relèvent en partie de réponses aux contraintes concrètes qui en découlent, et non pas uniquement de représentations abstraites de la façon dont il convient de les organiser.

Le rapport au temps, si nous pouvons utiliser le singulier, est ainsi le résultat d'un ensemble de décisions de vie confrontées aux contraintes et ressources quotidiennes qui encadrent l'action de toute personne et qui n'ont pas nécessairement de liens logiques entre elles. En réalité, selon les circonstances, un individu est capable d'avoir différents rapports au temps, chacun étant tributaire de la situation particulière dans laquelle il se trouve.

Ceci justifie notre approche par gradients de complexité du programme d'activités plus que par une analyse des personnes qui auraient les emplois du temps les plus hypermodernes. Si notre rapport au temps peut varier au cours même de la journée, des personnes dont l'emploi du temps le jour de l'enquête ne comporte « que » deux activités peuvent dissimuler des points « chauds » de densification.

## **II. Des pratiques modales qui varient en fonction du rapport au temps**

Notre analyse du rapport au temps est celui d'un élément variant d'un jour sur l'autre, et donc pouvant être influencé (limité ou favorisé) par les contraintes concrètes qui s'y imposent. Nous faisons l'hypothèse que notre façon de gérer l'espace est un de ces éléments entrant en compte dans notre rapport au temps. Dans ce but, l'objectif de cette section sera de poser le second constat que nous tenterons d'expliquer dans le courant de notre thèse : les outils que nous utilisons pour gérer l'espace – c'est-à-dire les modes de transport – varient en fonction du rythme de vie et de l'agencement des activités. Nous cherchons à savoir comment les modes de transport utilisés évoluent lorsque les individus vont vers un rapport au temps de plus en plus hypermoderne.

Une mobilité plus fluide permettrait de limiter la friction de la distance ou de la vaincre et ainsi de complexifier nos emplois du temps. Or nous avons vu en introduction générale que le diagnostic quant aux modes de transport qui permettraient de simplifier le franchissement de l'espace et du temps font débat à plusieurs titres. Le premier débat porte sur les modes de transport associés à un emploi du temps complexe. Il y a d'une part un corpus arrivant à la conclusion de l'existence d'un mode de transport plus efficace que les autres pour réaliser des emplois du temps complexes, à savoir l'automobile ; et d'autre part un ensemble de travaux annonçant l'avènement d'une nouvelle ère dans l'usage des modes de

transport, usage qui serait basé sur des pratiques multimodales<sup>21</sup>, que cet avènement soit provoqué par des politiques publiques d'offre en transports en commun ou en libre-service et défavorables à la voiture, ou qu'il soit induit par une évolution naturelle de la mobilité quotidienne dans les grandes métropoles en raison de la plus grande réflexivité des individus modernes. Le deuxième débat relève des registres d'argumentation mobilisés pour expliquer pourquoi l'un ou l'autre des usages l'emporterait : certains insistent sur la nécessaire flexibilité des modes en termes de destinations, d'autres sur leur vitesse, d'autres sur la possibilité de transporter des charges, d'autres enfin sur la possibilité d'enchaîner les activités entre elles<sup>22</sup>. Laquelle de ces conditions est déterminante ? Chacune ? Toutes mises ensemble ?

Face à ces débats, plutôt que de partir de *pourquoi* les modes de transport seraient potentiellement utiles afin d'en déduire lesquels fonctionnent, nous allons ici commencer par regarder à l'échelle de l'Île-de-France *lesquels sont pratiqués* lorsque les emplois du temps se complexifient, pour ensuite chercher dans les chapitres suivants à en déduire pourquoi ce sont majoritairement *eux* qui sont utilisés.

Nous avons développé dans la section précédente des outils empiriques permettant de qualifier quantitativement le rythme de vie, l'agencement des activités et la réflexivité accordée à la gestion du temps. De la même manière, nous devons choisir les outils avec lesquels nous allons analyser les modes de transport pratiqués. Notre choix portera sur une analyse par ce que nous appellerons les « pratiques modales », qui permettent de prendre en compte la variabilité des modes de transport utilisés sur une période donnée. Nous ferons donc un détour afin d'expliquer et de justifier ce paradigme d'étude, détour qui laissera de côté la question du rapport au temps (section II.A). Ce n'est qu'ensuite que nous reviendrons au rapport au temps, en croisant les pratiques modales avec ce dernier afin de montrer les corrélations entre les deux (section II.B).

---

21 C'est-à-dire, rappelons-le, le fait d'utiliser des modes de transport différents selon les circonstances ou la destination.

22 Si certains arguments sont employés uniquement pour défendre la voiture, d'autres sont mobilisés à la fois par les tenants de l'automobile que par ceux d'une évolution vers des pratiques combinant plusieurs modes.

## **II.A. Réfléchir en termes de « pratiques modales » et non de « modes de transport »**

À travers les deux diagnostics sur les liens entre modes de transport et rapport au temps, ce sont deux visions des moyens de transport qui s'opposent. L'une portée par les caractéristiques intrinsèques des modes – ou en l'occurrence d'un mode : la voiture – et l'autre considérant qu'il est possible d'en utiliser plusieurs, ce qui pose les questions de leurs enchaînements et de l'aptitude des individus à maîtriser les codes de plusieurs systèmes différents. Dans la mesure où le rapport au temps ne se construit pas à l'échelle d'une seule activité, nous allons être confrontés à une gestion du temps et de l'espace englobant plusieurs déplacements, ce qui entraîne la possibilité, fût-elle théorique, de changer de mode de transport sur cette période donnée. Par conséquent, faire, comme nous l'annoncions dans l'introduction générale, « l'inventaire des contraintes et des possibilités offertes par l'espace-temps quotidien et les outils dont disposent les individus pour y faire face » nécessite de prendre en compte tous les modes de transport employés par l'individu. Nous nous plaçons donc résolument dans la seconde optique.

La question se pose de la fréquence des pratiques multimodales au sein de la population : s'il s'agit d'une rareté, notre enquête pourra faire abstraction de quelques cas isolés et cherchera ce qui, dans les caractéristiques des modes de transport, les relie au rythme de vie. Dans le cas contraire, on devra analyser non plus seulement les caractéristiques propres à chaque mode de transport, mais aussi la façon dont ceux-ci peuvent se combiner pour créer des outils de gestion de l'espace et du temps spécifiques.

### **II.A.1 Une prise en compte récente du caractère multimodal de la mobilité**

Il a été montré que les études sur la mobilité sont héritières de l'ingénierie des transports dont l'objectif était le dimensionnement de réseaux routiers, fluviaux et ferrés (Orfeuill et Massot 2005 ; Commenges 2013). Pour cela, la méthode a longtemps consisté à estimer le flux de personnes ou de véhicules attendu sur un tronçon donné. Par conséquent l'information recherchée et disponible portait sur les déplacements des individus, et plus précisément sur ceux reliant le domicile au travail, ces derniers représentant les flux les plus importants. L'objectif étant de calibrer des modèles d'affectation à un mode de transport, on négligeait généralement ceux qui ne concernaient pas l'infrastructure étudiée. Les sciences humaines ont été employées dans ce domaine afin de mieux comprendre et prédire

l'affectation des flux de personnes aux différents modes de transport. Ces derniers étaient donc perçus comme étant en compétition les uns avec les autres, la question étant de savoir par exemple s'il était probable que la construction d'une nouvelle ligne de bus pousse un automobiliste à devenir usager des transports en commun sur un trajet donné. Dans ce contexte, la marche, qui est perçue comme n'impliquant pas d'infrastructure dédiée, est négligée.

Par ailleurs, l'agenda politique et environnemental en France ces trente dernières années a aussi entraîné une focalisation sur les compétitions entre modes de transport. En effet, l'objectif implicite d'un grand nombre d'études sur le choix modal a été de voir quels étaient les leviers pour inciter les personnes réalisant un trajet en voiture à le réaliser à l'aide d'un mode plus « vertueux ». Par conséquent des individus sont perçus comme étant monomodaux, c'est-à-dire comme utilisant un seul mode de transport. Il en découle là encore une focalisation sur des échelles de temps ou sur des segments de déplacement précis supposément pratiqués à l'aide d'un seul mode.

Dans ce contexte d'étude marqué par l'ingénierie des transports, les pratiques multimodales ont peiné à émerger. Les premières approches prenant en compte plusieurs modes de transport différents ont été les travaux portant sur les pratiques *intermodales* (Yeh 2009), c'est-à-dire celles consistant à combiner plusieurs modes de transport au cours *d'un* déplacement. En effet ces comportements pouvaient être analysés dans le cadre d'études portant sur les déplacements entre une origine et une destination et étaient adaptés à des analyses en termes de coûts-bénéfices. Ceci a permis une forte connaissance des mécanismes derrière l'usage des parkings relais et du frein que représentent les ruptures de charge au cours d'un déplacement. Cependant ces pratiques ne recouvrent qu'une faible part des déplacements et une tout aussi faible part de la population<sup>23</sup>. À l'inverse, les pratiques qui reposent sur l'usage de plusieurs modes de transport sur des déplacements distincts – que nous appellerons les pratiques « multimodales » – ne peuvent s'inscrire dans le cadre formé par l'ingénierie des transports et demeurent donc largement méconnues jusqu'au début des années 1990, et ce en dépit d'appels à une meilleure connaissance de ces pratiques dès les années 1970<sup>24</sup>. On reste ainsi sur ce que David Block-

---

23 Voir la revue de la littérature de Yeh (2009) et de (Richer, Rabaud, et Lannoy 2015). Selon ces derniers, les déplacements intermodaux représentent 10 % des déplacements à Lyon en 2006, 8 % à Marseille en 2009, 5 % à Lille en 2006, 5 % à Bordeaux en 2009. À l'échelle de la France en 2008, les déplacements sont intermodaux dans 2,3 % des cas (Richer, Meissonnier, et Rabaud 2016).

24 En conclusion de leur rapport, Fichelet, Fichelet et May (1970) soulignent : « Il faut bien concevoir le véhicule individuel et les transports collectifs en termes de complémentarité et en concevoir l'ensemble en termes de services publics. » (p. 74).



Schachter appelle « le mythe de l'homme à un seul mode », à savoir l'impression que les personnes n'emploient qu'un seul mode de transport au quotidien (Block-Schachter 2009).

Ce n'est que face à l'échec relatif des projets visant au report modal que le paradigme évolue (V. Kaufmann 2000 ; Orfeuil et Massot 2005). Ce changement est symbolisé par l'émergence du terme « mobilité » au détriment de celui de « transport » dans les discours publics et dans le monde de la recherche. Bien que les habitudes de pensée liées à l'ingénierie demeurent, avec une tendance à opposer transports en commun et automobile tout en négligeant les déplacements piétons, certaines études ont commencé à prendre en compte le fait que les individus se contentent rarement d'utiliser un unique mode, c'est à dire en s'intéressant au caractère multimodal de leurs pratiques<sup>25</sup>. La multimodalité est alors perçue comme une manière de réduire la dépendance automobile de façon plus réaliste qu'en espérant l'abandon pur et simple de la voiture.

De nombreuses enquêtes qualitatives dans le domaine de la mobilité prennent désormais en compte le caractère multimodal des pratiques de déplacement. Au travers d'enquêtes ayant explicitement ce sujet pour objet (Rocci 2007 ; Vincent 2008) ou à travers d'autres l'abordant de biais, on peut maintenant mieux décrire la façon dont elles se maintiennent et leurs freins. Chez les auteurs qui ne prennent pas l'alternance de modes de transport comme principal sujet d'étude, les auteurs reviennent fréquemment à des descriptions des pratiques modales des individus s'appuyant sur le mode de transport le plus utilisé. C'est notamment le cas des travaux de Kaufmann dans la région de Genève ou ceux de Montulet, Hubert et Huynen à propos de la mobilité à Bruxelles (V. Kaufmann 2000 ; Montulet, Hubert, et Huynen 2007): là où les travaux d'ingénierie analysaient un seul mode à l'échelle du déplacement, on parle maintenant d'individus ayant un « usage fréquent des transports publics » sur des durées plus longues. Si l'on a ainsi gagné en précision dans la description des pratiques, on reste dans l'idée d'un mode d'usage majoritaire tandis que les autres pourraient être négligés dans la compréhension du comportement d'un individu. On retiendra néanmoins qu'il est largement admis que les personnes, que ce soit au quotidien ou à des échelles plus larges, pratiquent régulièrement plusieurs modes de transport

---

25 On parlera aussi de « multimodalité » pour caractériser le fait de pratiquer plusieurs modes de transport sur un laps de temps donné.

## **II.A.2 Selon la littérature, des pratiques multimodales fréquentes à l'échelle de la semaine**

Si l'usage de plusieurs modes de transport est reconnu comme étant un mode de comportement de mobilité individuelle existant, quelle est la prévalence d'une telle pratique à l'échelle d'une population ? Une fourchette basse irait dans le sens des études précitées, considérant que l'on peut se permettre de négliger l'analyse des variations de modes de transport. Une forte part de la population multimodale inciterait à utiliser une autre approche dans l'analyse des mobilités.

Pour étudier cette question, nous nous appuyons sur deux sources. D'une part, une revue de la littérature contenant des estimations chiffrées (tableau 6) et, d'autre part, une analyse personnelle à l'aide de l'Enquête Globale Transport 2010.

Certains travaux ont cherché à quantifier quelle part de la population est multimodale. Nous présentons dans le tableau 6 huit études présentant des chiffres en ce sens. La part de la population alternant entre différents modes de transport varie considérablement en fonction de la durée d'observation, des modes de transport intégrés à l'analyse et du lieu de résidence des personnes interrogées.

Tout d'abord, l'échelle de temps retenue pour l'observation impacte les résultats. Ils vont du simple au triple entre la semaine et le mois : plus on augmente la durée d'observation, plus il est probable que l'individu concerné se soit trouvé dans une situation où il doit utiliser un autre mode de transport. Ensuite, centrer l'étude sur une agglomération ou une ville plutôt que de la faire à l'échelle du pays augmente considérablement le taux de personnes ayant des pratiques multimodales, que ce soit à l'échelle de la semaine ou du mois. La présence de réseaux de transports en commun dans les centres-ville, associée à la plus grande difficulté d'utiliser la voiture dans ces espaces peut inciter à alterner entre les différents modes en fonction de la destination. Les zones peu denses semblent reposer exclusivement sur un usage de la voiture.

Tableau 6 : Valeurs trouvées dans la littérature sur la part de la population multimodale<sup>26</sup>

Auteurs et date	Dates des enquêtes	Lieux enquêtés	Critère pour être multimodal	% population multimodale pour chaque échelle de temps
Buehler et Hamre (2014)	2001 et 2009	National (États-Unis)	Utiliser VP et un autre mode parmi TC, vélo et marche	Journée : 14 % Semaine: 65 %
Vij, Carrel et Walker (2011)	1999	Deux villes allemandes : Karlsruhe et Halle	Toute personne qui n'est pas quasi-unimodale. Quasi-unimodal : faire 90 % des boucles en VP, ou 80 % en TC ou marche/vélo <sup>27</sup>	6 semaines : 66 %
Hivert <i>et al.</i> (2008)	1994-2006	Allemagne (MOP)	Combiner VP et TC	Semaine : 26 %
Nobis (2007)	1999-2004, 2002	National (Allemagne)	Au moins deux modes parmi VP, TC, vélo	Semaine : 49 %
Kuhnimhof, Chlond et von der Ruhren (2006)	1996-2003 et 2002	National (Allemagne)	Être conducteur VP et utiliser les TC	Semaine : 14 % Mois : 38 %
Marzloff (2005)	1998 et 2004	France et Île-de-France	Avoir « plusieurs moyens de transport habituels ou changer parfois ou souvent de moyens de transport »	1998 : 21 % 2004 : France : 27 % Île-de-France : 51 %
Massot, Monjaret et Kalfon (1997)	1993	Aire d'influence de la RATP (Île-de-France)	Combiner VP et TC	Mois : 53 %
Massot (1996)	1995	Agglomérations françaises de province de plus de 300 000 habitants	Combiner VP et TC	Mois : 36 %

De plus, les résultats dépendent des modes de transport inclus dans l'étude et qu'il faut combiner pour être classifié comme multimodal. Là encore, on voit l'héritage de l'ingénierie et l'évolution des questionnements : les premiers travaux se contentent d'analyser la pratique des transports en commun et de la voiture, tandis que les plus récents incluent la marche et le vélo. Lorsque l'on considère que la marche ne représente pas un mode de transport, la pratique de la multimodalité baisse. En outre,

<sup>26</sup> Ce tableau ne présente que les valeurs portant sur l'ensemble de la population adulte

<sup>27</sup> Les auteurs notent qu'ils prennent volontairement une définition restrictive de la multimodalité, car sinon l'intégralité de leur échantillon serait multimodal.

les différences ne se réduisent pas aux modes de transport présents, mais aussi à ceux qu'il faut combiner pour être catégorisé comme multimodal. Plusieurs études ne considèrent pas qu'une personne alternant entre la marche et le vélo soit multimodale. Pour plusieurs autres, ne peuvent être multimodales que les personnes conduisant. C'est le cas de l'étude de Buehler et Hamre (2014), portant sur les États-Unis, et de celle de Kuhnimhof, Chlond et von der Ruhren (2006) portant sur l'Allemagne. Toutes deux sont marquées par les enjeux de réduction de la place de l'automobile. Par conséquent, dans ces études, seules sont considérées comme multimodales les personnes pratiquant la voiture et un autre mode de transport.

Enfin, des différences peuvent apparaître en fonction du mode d'enquête : certaines reposent sur des carnets de déplacement tandis que d'autres questions portent sur la mémoire, avec des questions sous la forme « avez-vous déjà utilisé tel mode de transport ces quatre dernières semaines ? ». Dans ce dernier cas, on peut s'attendre à l'oubli de certains trajets et donc à une sous-estimation de la population multimodale.

Comme notre travail ne porte pas sur les infrastructures de transport, mais sur le lien entre les caractéristiques des modes et les rythmes de vie, nous pouvons englober aussi bien la voiture et les transports en commun que la marche et le vélo dans notre étude. En outre nous nous centrons sur l'Île-de-France, région très urbanisée. Si nous souhaitons faire des comparaisons avec des mesures déjà existantes, c'est l'étude de Vij, Carrel et Walker (2011) dont nous nous approcherions le plus du point de vue du terrain et des modes pris en compte. Ceux-ci constatent que sur six semaines, la quasi-intégralité de leur population d'étude pratique plusieurs modes de transport. Ils abaissent donc les critères pour être classé parmi les monomodaux et proposent donc le concept de « quasi-unimodal » qui correspond au fait de réaliser au moins 90 % de ses boucles<sup>28</sup> de déplacements en voiture ou au moins 80 % de ses boucles en transports en commun ou marche/vélo. Même avec ces critères restreints on observe que les deux tiers des personnes interrogées pratiquent plusieurs modes de transport sur ce créneau de six semaines.

Nos entretiens portent sur le récit des déplacements sur une semaine et nos études quantitatives portent sur une journée. Que dit la littérature pour ces durées d'observation ? À l'échelle de la semaine, l'étude la plus proche de notre cas serait celle de Buehler et Hamre (2014) où il est observé que 65 % des Américains sont des automobilistes multimodaux. Dans la mesure où ce chiffre prend en compte les personnes résidant hors des grandes agglomérations, mais considère que celles qui

---

28 Une boucle de déplacements est l'ensemble des déplacements réalisés entre le départ et le retour au domicile.

alternent entre transports en commun et d'autres modes sans utiliser la voiture sont monomodales, on peut supposer que les chiffres correspondant à l'Île-de-France sont largement supérieurs.

À l'échelle de la semaine, sur les 37 personnes de notre corpus de thèse, qui ont été interrogées sur leurs déplacements, seules deux n'utilisaient qu'un unique mode de transport. Cela pourrait être dû à la faible proportion d'enquêtés qui habite dans le périurbain. Si l'on se penche sur le corpus des achats en ligne (comptant 20 enquêtés), où ces derniers sont surreprésentés, mais où la question des modes de transport a été moins affinée et les récits de leur mobilité de la semaine sont plus approximatifs, on dénombre quatre personnes utilisant un seul mode de transport.

En incluant la marche, les résultats quantitatifs issus d'autres enquêtes et de nos études qualitatives convergent donc pour nous amener à conclure qu'à l'échelle d'une semaine, la vaste majorité de la population a une pratique multimodale. Faire des catégories d'individus en fonction d'un unique mode de transport à l'échelle de la semaine suppose donc une série d'approximations, telles que négliger les modes non motorisés, s'intéresser à un unique type de trajets, ou négliger les déplacements de trop faible amplitude. Or ce sont justement ces arrondis – nécessaires à la plupart des approches classiques de la mobilité – que nous voudrions éviter : nous soupçonnons que les déplacements dont on fait abstraction jouent un rôle non négligeable dans l'organisation du quotidien.

*Texte 7 : Que peut-on considérer comme étant un « mode de transport » ?*

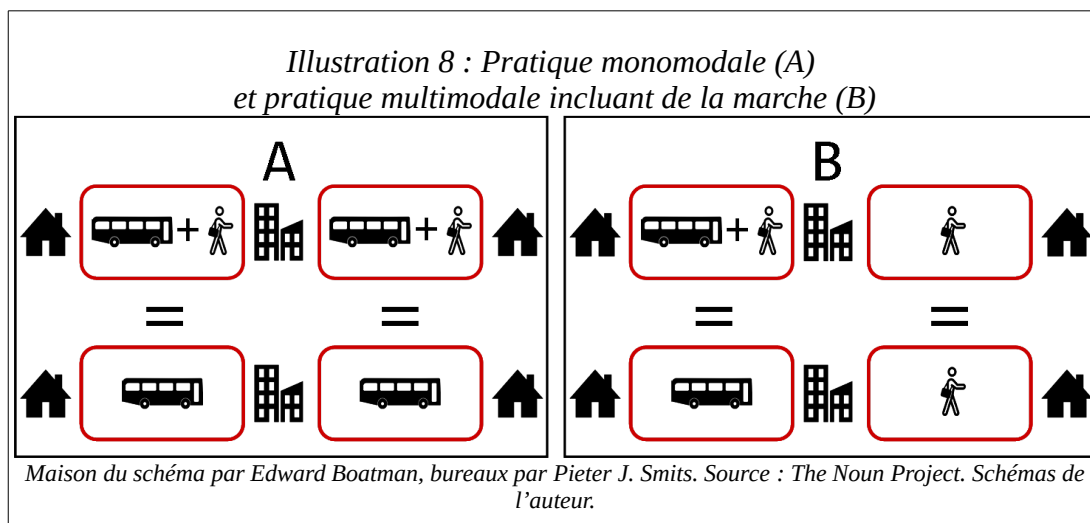
Nous avons souhaité distinguer les modes de transport utilisés. D'une part, l'accent mis actuellement sur la « marchabilité » (Lo 2009) des villes et les modes « doux », non seulement dans les discours, mais dans les choix d'aménagement, nécessite d'observer de près la place de ces modes dans les usages multimodaux. D'autre part, la multiplication des formes que prennent les transports en commun (tramway, bus, métro, TVM...) et les débats autour de celles à favoriser nous poussent à les distinguer les unes des autres dans notre analyse. En effet, utiliser par exemple à la fois le bus et le métro suppose la connaissance de différents réseaux, horaires, conditions et lieux d'accès, particularités de vitesse, de fiabilité et de confort, qu'il faut maîtriser pour tirer tout le potentiel de chaque mode. Ces différences ne sont pas réductibles à des choix de parcours, comme pourrait l'être le choix d'une trajectoire en voiture. Enfin, nous distinguons l'usage de la voiture en tant que conducteur de son usage en tant que passager, les contraintes organisationnelles étant très différentes selon que l'on soit dans l'une ou dans l'autre de ces situations. Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur la classification de l'EGT 2010 que nous avons réduite en 16 types de modes de transport, en tentant de nous rapprocher de la classification de l'EGT 2001 afin de pouvoir envisager des travaux comparatifs par la suite. Notre classification et celle de l'EGT 2010 sont exposées dans le tableau 7. À noter que nous avons réuni Véhicule Utilitaire et Véhicule Personnel en une seule catégorie en raison des incertitudes concernant les caractéristiques utilisées pour distinguer les deux.

*Tableau 7 : Catégories de modes de transport*

Catégorie employée dans notre étude	Catégories EGT 2010 correspondantes
Transilien	Train de banlieue SNCF
RER et Orlyval	RER, Orlyval
Métro	Métro
Tram et TVM	Tramway, TVM
Bus RATP	Bus RATP Paris, Bus RATP banlieue, Noctilien
Bus autres/cars	Bus OPTILE
Bateaubus	Bateau bus/vogues
Employeurs, scolaires, Transports à la demande	Transport Employeur, Ramassage Scolaire, TAD, Thandicapé, Autres TPC
Taxi	Taxi
Véhicule personnel ou utilitaire : conducteur	VU1 Cond, VU2 Cond, VP Cond covoit, VP Cond
Véhicule personnel ou utilitaire : passager	VU1 Pass, VU2 Pass, VP Pass covoit, VP Pass
Deux-roues motorisé	Cond 2RM, Cond 2RM Non Immat, Pass 2RM, Pass 2RM NI
Vélo	VAE, Velib, Autre VLS, Vélo
Autres motorisés	Autre, Avion, TGV, Grandes Lignes SNCF autre que TGV, TER
Autres non motorisés	Fauteuil voiturette, Roller, skate, trot
Marche	MAP

### II.A.3 Une variabilité encore conséquente à l'échelle de la journée en Île-de-France

S'il n'est pas possible de faire abstraction de la variabilité des modes de transport utilisés sur une semaine, se pose la question de savoir si c'est aussi le cas à l'échelle de la journée. Une seule des études traite de ce sujet, c'est celle de Buehler et Hamre (2014). Ils observent que sur une journée ouvrée donnée, sur un échantillon représentatif de la population des États-Unis, 14 % des individus pratiquent à la fois la voiture et un autre mode de transport. Rappelons que si l'on cherche à transposer ces résultats à l'Île-de-France, ceci est une limite très basse dans la mesure où cette enquête considère que les personnes n'employant pas la voiture sont monomodales et qu'elle porte sur l'ensemble de la population américaine et non pas sur les habitants de métropoles. On cherche donc une base de données nous permettant d'évaluer la proportion de la population francilienne qui pratique plusieurs modes de transport un jour donné. Ici, l'EGT 2010 nous vient en aide.



Afin d'évaluer la part de la population ayant une pratique multimodale, c'est-à-dire des personnes combinant des modes de transport différents d'un déplacement à l'autre, nous nous appuyons sur l'EGT 2010. Un déplacement est un parcours entre un point de départ et une destination à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport. Par convention, si une personne emprunte plusieurs modes de transport successifs au cours d'un même déplacement, on en conserve un seul en suivant la règle établie dans l'EGT où l'on ne retient que le mode le plus mécanisé et le plus collectif, appelé « mode principal ». L'ordre du mode le « plus principal » au « moins principal » est le suivant : TER, RER, métro, tram, bus, voiture, vélo, marche. Par conséquent, un déplacement est considéré comme ayant été fait à pied uniquement s'il a été fait

**intégralement** en marchant. Un déplacement pour aller au travail supposant de marcher jusqu'à un arrêt de bus, de l'emprunter puis de marcher à nouveau de l'arrêt d'arrivée jusqu'au lieu d'emploi n'est pas considéré comme ayant été fait à pied, on comptabilisera un déplacement en bus<sup>29</sup> (Illustration 8, cas A). En revanche, une personne ayant été de son travail à chez elle intégralement à pied aura réalisé un déplacement avec le mode « marche à pied » (Illustration 8, cas B). Par ailleurs, l'EGT fonctionne sur le mode déclaratif. Pour celle de 2010, l'instruction avait été donnée aux enquêteurs de relancer les individus sur les « petits » déplacements du quotidien<sup>30</sup>, souvent oubliés dans ce genre d'enquête, ce qui a eu pour conséquence une forte hausse des déplacements piétons recensés entre la précédente enquête (datant de 2001) et celle-ci. On peut néanmoins supposer que des petits déplacements à pied peuvent avoir été oubliés. Notre méthode de calcul propose donc plutôt une limite basse au nombre de personnes ayant des pratiques multimodales.

Nous avons construit notre population en considérant qu'une personne avait une pratique multimodale si elle avait utilisé dans la journée de l'enquête, sur des déplacements distincts, au moins deux des seize modes que nous avons définis (voir texte 7, page 117). Les déplacements intermodaux ont été ramenés au mode principal utilisé, car nous ne nous intéressons pas aux problèmes internes aux déplacements. Nous avons qualifié de « multimodaux » les individus qui changeaient de mode d'un déplacement à l'autre et la population restante qui se déplaçait a été qualifiée de « monomodale », y compris quand elle réalisait des déplacements intermodaux (Illustration 8).

Nous avons regroupé les modes de transport en 16 groupes. Si l'on analyse les pratiques multimodales, sachant que la personne qui a réalisé le plus grand nombre de déplacements en a fait 22, nous pourrions théoriquement avoir autant de combinaisons différentes que d'individus. Dans les faits au maximum les enquêtés ont combiné cinq modes de transport la veille de l'enquête, ce qui laisse tout de même 4 368 combinaisons possibles (4 352 si l'on exclut les pratiques monomodales). Par conséquent, tout en conservant notre définition stricte de la multimodalité (utiliser au moins deux des seize modes définis), la question se pose de quelles grandes catégories multimodales il est pertinent de faire.

---

29 On est là dans le cas d'un déplacement intermodal, c'est-à-dire comprenant plusieurs modes au sein d'un même déplacement.

30 STIF-OMNIL-DRIEA. « Méthodologie de l'EGT 2010 ». *OMNIL*. Consulté le 25 août 2016. <http://www.omnil.fr/spip.php?article122>.



Nous avons vu dans notre revue de la littérature qu'il n'y avait pas nécessairement de consensus sur quelle typologie était là plus adaptée. Celle-ci variait en fonction des objectifs et du positionnement de l'étude et de l'époque où celle-ci a été produite. Cependant deux logiques revenaient régulièrement : regrouper les transports en commun ensemble et les opposer à la voiture. Les différences portaient essentiellement sur la prise en compte de la marche et du vélo. Nous cherchons de notre côté à observer un potentiel lien entre pratiques modales et caractéristiques des modes de transport. Parmi ces caractéristiques, nous mentionnions en particulier la vitesse, la flexibilité et la disponibilité. Observer des effets de vitesse nous invite à distinguer la marche des autres modes de transport. La question de la disponibilité et de la flexibilité nous incite à distinguer transports en commun et voiture. Nous créons donc trois familles de modes de transport<sup>31</sup> : transports en commun, voiture et marche. Ceci permet d'ordonner les diverses pratiques multimodales en quatre grandes catégories qui permettent d'envisager toutes les combinaisons possibles entre les familles de modes : marche et TC, marche et voiture, marche et voiture et TC, voiture et TC. En outre, nous créons une catégorie résiduelle de personnes combinant plusieurs modes, mais ne rentrant pas dans les précédentes. De même parmi les monomodaux nous avons distingué ceux qui marchent, ceux qui utilisent la voiture, ceux qui pratiquent un unique transport en commun au cours de la journée et ceux utilisant un autre mode de transport. Ces catégories sont ainsi exclusives les unes des autres.

Nous présentons dans le tableau 8 comment se répartit la population au sein des familles modales décrites dans le paragraphe précédent. Afin de pouvoir comparer avec les travaux de Massot, Monjaret et Kalfon (1997) qui portaient sur l'Île-de-France et ceux de Buehler et Hamre (2014) qui ont travaillé – entre autres – sur une journée, nous fournissons aussi les chiffres permettant de constater ce que représente la multimodalité en Île-de-France si l'on prend des catégories réunissant les transports en commun en un seul mode et en ne distinguant pas entre automobilistes conducteurs et passagers.

La différence entre la subdivision fine des modes de transport et une classification plus brute a peu d'impact sur la part de la population ayant des pratiques multimodales. Les personnes dont l'usage de plusieurs modes n'est visible qu'en raison de la finesse de notre classification tombent dans la catégorie des « autres pratiques multimodales ». Or celle-ci ne représente que 6,5 % de la population. En

---

31 Nous employons le mot « famille », car nous réunissons certains modes sans pour autant considérer qu'ils n'en forment qu'un. Transilien et bus sont dans la famille des transports en commun, mais un personne prenant un bus et un Transilien dans la même journée se verra étiquetée comme multimodale : elle aura pris plusieurs modes de transport différents.

considérant que tous les transports en commun ne forment qu'un seul mode, ce ne sont que 4 % de la population qui passent de la catégorie « pratiques multimodales » à « pratiques monomodales » par rapport à la classification précédente. En revanche, la prise en compte de la marche bouleverse le regard que l'on peut porter sur les pratiques modales : les quatre cinquièmes des usagers ayant des pratiques multimodales le sont en raison de déplacements réalisés à pied en plus de l'usage d'un autre mode de transport. Plus d'individus ont des pratiques piétonnes au cours d'une journée où un autre mode de transport a été employé qu'au cours d'une journée réservée à la marche.

Tableau 8 : Comparaison de différents choix de classification

	Catégorisation fine des modes de transport <sup>32</sup>		Catégorisation brute des modes de transport <sup>33</sup> et sans marche	
	Individus	%	Individus	%
<b>Pratiques monomodales</b>	<b>4 652 056</b>	<b>57,5</b>	<b>7 363 466</b>	<b>91,0</b>
Autres modes	151 481	1,9	261 405	3,3
Marche	1 255 566	15,5	1 255 566	15,5
Transports en commun	1 022 335	12,6	2 555 669	31,6
Voiture (et VUL <sup>34</sup> )	2 222 674	27,5	3 290 826	40,7
<b>Pratiques multimodales</b>	<b>3 435 931</b>	<b>42,5</b>	<b>724 521</b>	<b>9,0</b>
Autres pratiques multimodales	527 494	6,5	183 703	2,3
Transports en commun et voiture	296 934	3,7	540 818	6,7
Transports en commun, marche et voiture	243 884	3,0	/	/
Voiture et marche	989 961	12,2	/	/
Transports en commun et marche	1 377 658	17,0	/	/
<b>Total</b>	<b>8 087 986</b>	<b>100,0</b>	<b>8 087 986</b>	<b>100,0</b>

Champ : individus de plus de 18 ans résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

32 Les transports en commun sont distincts entre eux, et l'on distingue entre conducteurs et passagers des véhicules.

33 Les transports en commun représentent un seul mode, c'est-à-dire qu'une personne n'empruntant que le bus et le RER dans deux trajets distincts au cours de sa journée appartiendra à la catégorie des individus usagers monomodaux des transports en commun. En outre, conducteurs et passagers tombent dans la même catégorie englobant tous les automobilistes.

34 Véhicules Utilitaires Légers

En prenant comme référence la définition de Massot, Monjaret et Kalfon (1997)<sup>35</sup>, mais en se plaçant à l'échelle de la journée, seuls 6,7 % de la population pratiquent la multimodalité (contre plus de 50 % dans les résultats de l'étude de Massot, Monjaret et Kalfon qui se plaçait à l'échelle du mois). L'importance de l'échelle de temps sur laquelle porte l'analyse est une nouvelle fois soulignée. En se référant à la définition de Buehler et Hamre portant sur une journée (ce qui revient à additionner entre elles des catégories « voiture et marche », « transports en commun et voiture » et « transports en commun, voiture et marche » des colonnes de gauche), 19 %<sup>36</sup> de la population est concernée, là où les auteurs constataient que 14 % de la population américaine avaient des pratiques multimodales à l'échelle de la journée. Le contexte géographique de l'étude joue donc sur la part des pratiques multimodales au sein d'une population.

Nous avons expliqué que l'étude des personnes ayant des pratiques multimodales avait émergé dans un contexte marqué par un objectif de report modal – au moins partiel – de la voiture vers les transports en commun ou vers le vélo. Ce contexte a dicté l'assiette choisie pour définir ce qu'est une personne multimodale. Nous nous démarquons de l'approche de ces travaux en ce que les personnes ayant des pratiques multimodales ne sont pas nos objets d'étude. En revanche, nous considérons que la prise en compte du caractère fréquemment multimodal de la mobilité en Île-de-France est nécessaire à notre objectif de compréhension des interactions entre usage des modes de transport et rapport au temps. En réduisant l'assiette prise pour définir la multimodalité, nous augmentons le nombre d'individus dont la description des pratiques par un seul mode de transport repose sur une généralisation de pratiques ponctuelles, ce qui brouille la lecture des liens de corrélation entre rythme de vie et modes de transport. Nous choisissons donc l'assiette la plus large possible, c'est-à-dire la colonne de gauche du tableau 8, où nous considérons que la marche est un mode de transport, que chaque transport en commun différent est un mode à part entière et que les conducteurs et passagers d'une voiture ne pratiquent pas le même mode.

Avec ce critère, un jour donné, plus de 40 % de la population majeure d'Île-de-France pratique plusieurs modes de transport. Nous avons là un indice qu'un mode de transport spécifique peut difficilement être associé aux caractéristiques intrinsèques propres à un réseau particulier : chaque mode est constamment employé

---

35 C'est-à-dire si l'on ne prend pas en compte la marche comme mode de transport, que l'on considère que tous les transports en commun ne forment qu'une seule catégorie et que l'on ne s'intéresse qu'aux personnes alternant entre voiture et transports en commun.

36 Ceci est une limite basse. Des personnes alternant entre vélo et voiture, qui sont prises en compte dans l'étude de Buehler et Hamre, seraient dans la classe résiduelle « Autres pratiques multimodales ».

en lien avec d'autres. Il faudra donc au minimum s'intéresser aux articulations entre eux et aller chercher certaines de nos explications dans la façon dont les individus les combinent lorsque nous analyserons les comportements modaux.

\*

\* \*

Aussi bien à l'échelle de la semaine qu'à celle de la journée une forte proportion de la population pratique plusieurs modes de transport. Il ne s'agit donc pas là d'une pratique marginale ou en émergence : en Île-de-France, un jour donné, plus de deux personnes mobiles sur cinq sont concernées. Souhaiter se limiter à l'analyse d'un seul mode de transport à la fois supposerait donc de tomber dans deux types de travers possibles. Le premier consisterait à analyser chaque déplacement de façon distincte, considérant que chacun d'entre eux est indépendant des autres tant dans sa destination que dans le mode de transport employé. Les travaux sur les boucles de déplacements des individus nous indiquent que cette approche reflète mal les contraintes pesant sur l'emplacement des activités et les choix modaux<sup>37</sup> (Boulaïbal 1995 ; Massot et Armoogum 2003). Le second consisterait à faire abstraction d'un ensemble de déplacements menant à des activités que nous ne pourrions considérer comme « secondaires » et nous concentrer sur les modes employés pour se rendre au travail ou aux études. Or nos emplois du temps ne se réduisent pas à aller au travail. De nombreuses activités qui peuvent apparaître comme secondaires du point de vue de la description sociale de l'individu sont cruciales à sa vie quotidienne : aller faire ses courses, se rendre chez le médecin, aller chercher ses enfants à l'école... Ce sont généralement ces déplacements qui sont réalisés à l'aide de modes moins rapides et qui sont négligés lors des études portant sur la mobilité des individus. Adopter ce point de vue reviendrait à retirer aux programmes d'activités une grande partie de ce qui fait leur complexité, de ce qui explique les choix résidentiels des individus et de la multitude de petites obligations qui peuvent générer un sentiment d'urgence au quotidien.

Par conséquent, nous prenons au sérieux le caractère potentiellement multimodal de la mobilité quotidienne des individus. À partir d'ici, lorsque nous évoquerons les pratiques modales, nous parlons non pas *du* mode de transport utilisé, mais *des* modes de transport : comment ils sont agencés entre eux et employés<sup>38</sup>.

---

37 En outre, même les déplacements n'appartenant pas à la même boucle peuvent s'influencer mutuellement.

38 Les pratiques modales englobent donc à la fois les pratiques monomodales et multimodales.

## **II.B. Des pratiques modales liées au rapport au temps**

Nous avons établi que les pratiques multimodales étaient suffisamment fréquentes pour qu'il soit nécessaire d'avoir une approche non pas par modes de transport individuel, mais par ensemble de modes. Notre objectif ici est de voir, à l'échelle de la population d'Île-de-France, comment la fréquence des différentes pratiques modales varie en fonction du rapport au temps.

### **II.B.1 Utiliser une variété de modes de transport pour une variété d'activités**

Une des hypothèses générales de cette thèse est que les modes de transport auraient un impact différent sur le rythme de vie en fonction des espaces au sein desquels ils sont employés. Afin de tester en première approche cette hypothèse, nous allons profiter de l'hétérogénéité de l'Île-de-France en termes de densité de bâti et d'offre de transport pour mener une comparaison entre différents territoires, opposant Paris, composé d'un réseau de transports en commun resserré et d'un bâti dense où la vitesse des voitures est limitée à la banlieue, composée principalement de lignes radiales de réseau ferré associé à un réseau de voirie où l'automobile est, *a priori*, reine. Nous travaillerons donc ici à lieu de résidence fixe.

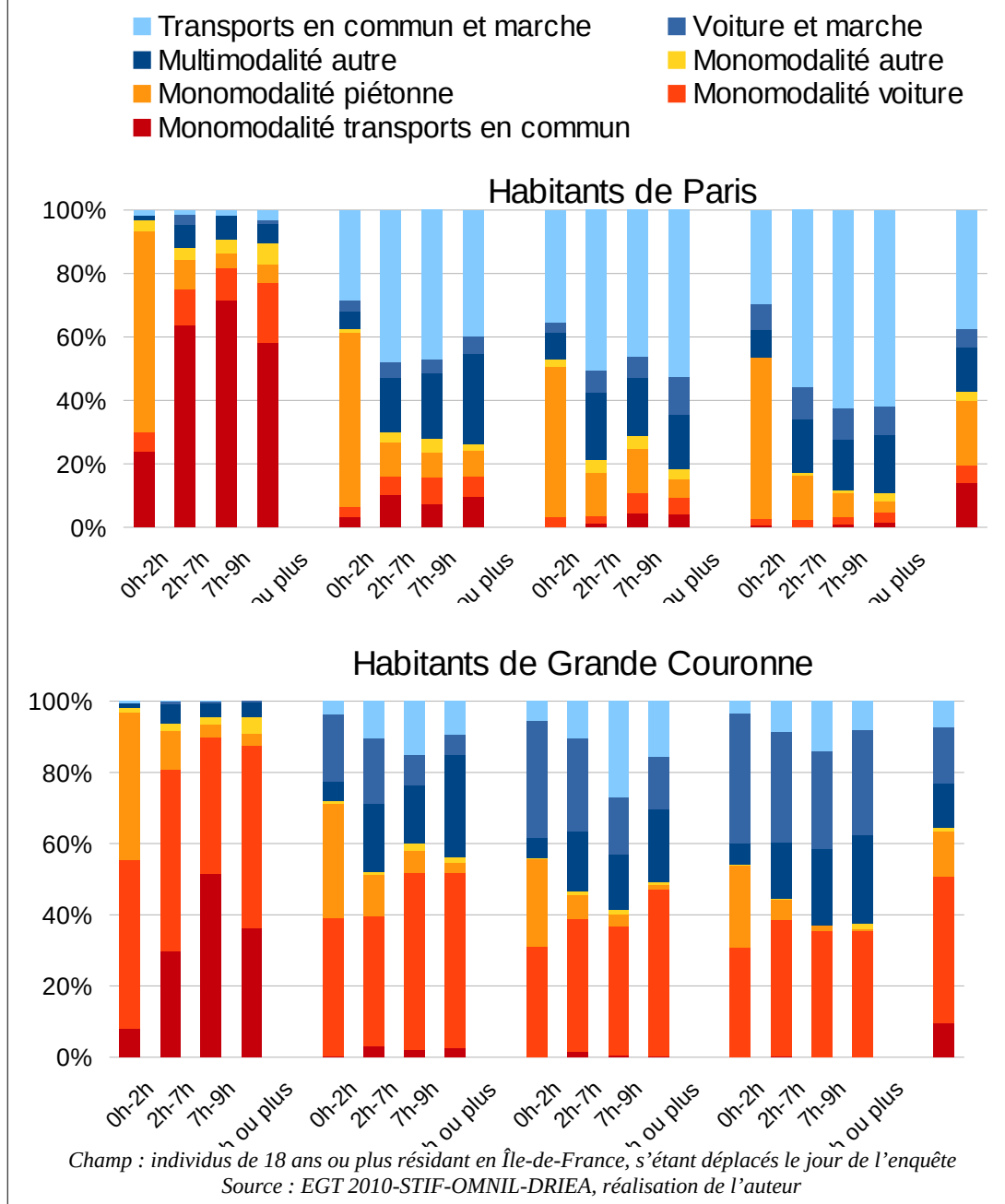
On s'attend à ce qu'une hausse du rythme de vie ait deux effets sur les modes de transport, et que ces effets diffèrent en fonction du territoire. D'une part, comme nous l'avons vu en introduction générale, l'augmentation du nombre d'activités et du temps hors du domicile augmentent les pratiques de chaînage (Clarke *et al.* 1981 ; Strathman, Dueker, et Davis 1994 ; McGuckin, Zmud, et Nakamoto 2005 ; Vande Walle et Steenberghen 2006 ; Hani 2009). On peut donc s'attendre à ce qu'en Grande Couronne la hausse du rythme de vie se fasse au bénéfice de la voiture, censée être plus adaptée aux absences de retour au domicile en raison de la polyvalence de ses fonctionnalités et de la diversité des origines et des destinations qu'elle permet de relier. Les pratiques de chaînage dans les zones denses n'étant pas défavorables aux transports en commun, on peut supposer que la hausse du rythme de vie y aura un faible impact sur les modes de transport employés. D'autre part, une hausse du nombre d'activités multiplie les circonstances différentes et donc les raisons de changer de mode de transport. Ce phénomène devrait affecter aussi bien dans le centre que la périphérie. Dans Paris, on s'attend donc à une hausse des pratiques multimodales tandis que les résultats devraient être plus ambivalents dans les zones les moins denses dans la mesure où la voiture est censée pouvoir s'adapter

à une multitude de circonstances. Ce second effet est cependant conditionné à ce que les individus disposent des ressources cognitives nécessaires pour pouvoir ajuster leurs modes de transport en fonction de la situation. Une absence de différence de pratique modale entre personnes dotées d'un rythme de vie élevé et celles qui ont un rythme plus « lent » dans Paris pourrait être interprétée comme un signe fort qu'il existe des limites à l'expansion de la réflexivité portée à sa mobilité au quotidien.

En nous appuyant à nouveau sur l'EGT 2010 et en reprenant les indicateurs de « nombre d'activités » et « durée des activités » pour caractériser le rythme de vie et l'allocation des activités, nous cherchons à voir si les pratiques modales des individus varient en fonction de ces deux variables. Nous ne présentons ici les graphiques que pour Paris et la Grande Couronne, les comportements dans les communes intermédiaires formant un continuum entre ces deux extrêmes (Illustration 9). Ces graphiques complémentaires sont néanmoins accessibles en annexe (page 514). Enfin d'alléger le graphique, nous réunissons les trois familles de multimodalité les moins volumineuses (« Autres pratiques multimodales », « Transports en commun, voiture et marche » et « Transport en commun et voiture »).

Pour les deux variables, on trouve des différences de pratique entre le centre et la périphérie : surreprésentation des pratiques piétonnes et de transports en commun dans Paris, usage plus élevé de la voiture en Grande Couronne. Ceci n'est pas surprenant dans la mesure où les caractéristiques des modes de transport eux-mêmes varient d'un territoire à l'autre. Le métro dans Paris *intramuros* n'est pas comparable, du point de vue de la fréquence et du nombre de destinations accessibles, au RER. Le RER lui-même change de fonction et de caractéristiques entre les tronçons centraux et ceux de banlieue. La vitesse de la voiture est plus restreinte dans les zones denses qu'en Grande Couronne, tandis qu'à l'inverse, la marche offre une meilleure accessibilité dans le pôle qu'en périphérie. Le facteur territorial est donc crucial à l'analyse des pratiques modales. Les caractéristiques des modes de transport sont différenciées d'un territoire à l'autre et cela a un impact sur les circonstances dans lesquelles les individus les utilisent. Voyons comment les modes de transport employés varient en fonction du rythme de vie dans ces deux espaces.

Illustration 9 : Pratiques modales en fonction du rythme de vie et du lieu de résidence



Tout d'abord, de façon globale, quatre effets sont communs aux différents lieux de résidence. Premièrement il y a une très forte surreprésentation des pratiques exclusivement piétonnes dès lors que la durée d'activité hors du domicile ne dépasse pas les deux heures, et ce quel que soit le nombre d'activités. On a aussi en Grande Couronne, pour cette même population, une surreprésentation des journées

comprenant à la fois de la marche et des trajets en voiture. Visiblement, lorsque les individus disposent de temps, ils ont une forte proportion à employer des modes de transports lents.

Deuxièmement, une forte surreprésentation des pratiques monomodales est observée lorsque les individus ne réalisent qu'un seul aller-retour : il y a très peu de changements de mode de transport entre l'aller et le retour d'une boucle simple. Il faut qu'il y ait plusieurs destinations différentes pour que les personnes utilisent plus de moyens de se déplacer distincts. Dans la plupart des cas, la variété n'est pas recherchée pour la variété, mais comme résultat d'une multitude d'activités.

Troisièmement, si l'on se penche sur les personnes ayant été actives hors du domicile plus de deux heures et ayant réalisé au moins deux activités, les pratiques multimodales augmentent de façon continue avec le nombre d'activités. La part de la population utilisant plusieurs modes de transport augmente avec la complexité de l'emploi du temps. En revanche la durée cumulée des activités réalisées, à nombre d'activités fixe, n'a pas un impact continu sur les modes de transport employés. Il n'y a donc pas d'effet propre à la durée hors du domicile en elle-même sur les pratiques modales. On peut faire la supposition qu'une personne se rendant à son travail juste pour quatre heures utilisera le même mode de transport que la personne qui s'y rendra pour toute la journée : si les distances sont trop longues pour être parcourues à pied à moins de faire une randonnée, peu importe que l'activité à destination soit relativement courte. Hormis pour les personnes passant extrêmement peu de temps hors de chez eux, la durée hors du domicile joue peu sur le type de mode de transport employé.

À noter enfin qu'aussi bien dans le centre qu'en périphérie, les pratiques multimodales impliquent massivement une combinaison de pratiques piétonnes et mécanisées. Lorsque le nombre d'activités augmente, c'est majoritairement en raison de l'ajout de déplacements réalisés à pied. Ainsi, les individus qui ont recours à un unique mode de transport en commun se raréfient dès lors que l'on s'intéresse à des emplois du temps comportant au moins deux activités différentes. Si l'on analyse de plus près les pratiques consistant à combiner plusieurs transports en commun, on observe là encore que ce comportement est plus de la moitié du temps complété par des déplacements piétons. Ceci est contre-intuitif lorsque l'on songe à la densité du réseau de métro disponible dans Paris. De la même façon, en Grande Couronne, tandis que l'usage de la voiture seule diminue lorsque le rythme de vie augmente, celle de la voiture combinée avec la marche est en progression. Il en découle ce résultat contre-intuitif si l'on songe à tous les discours sur la vitesse, à savoir que la



part de la population ayant fait au moins un trajet à pied au cours de la journée augmente de façon continue avec le nombre d'activités, et ce quel que soit le lieu de résidence étudié (Illustration 10)<sup>39</sup>. On peut faire l'hypothèse de l'existence de formes d'effet tunnel rendant impraticable l'usage de modes de transport rapides sur des distances et des temps de trajet extrêmement courts.

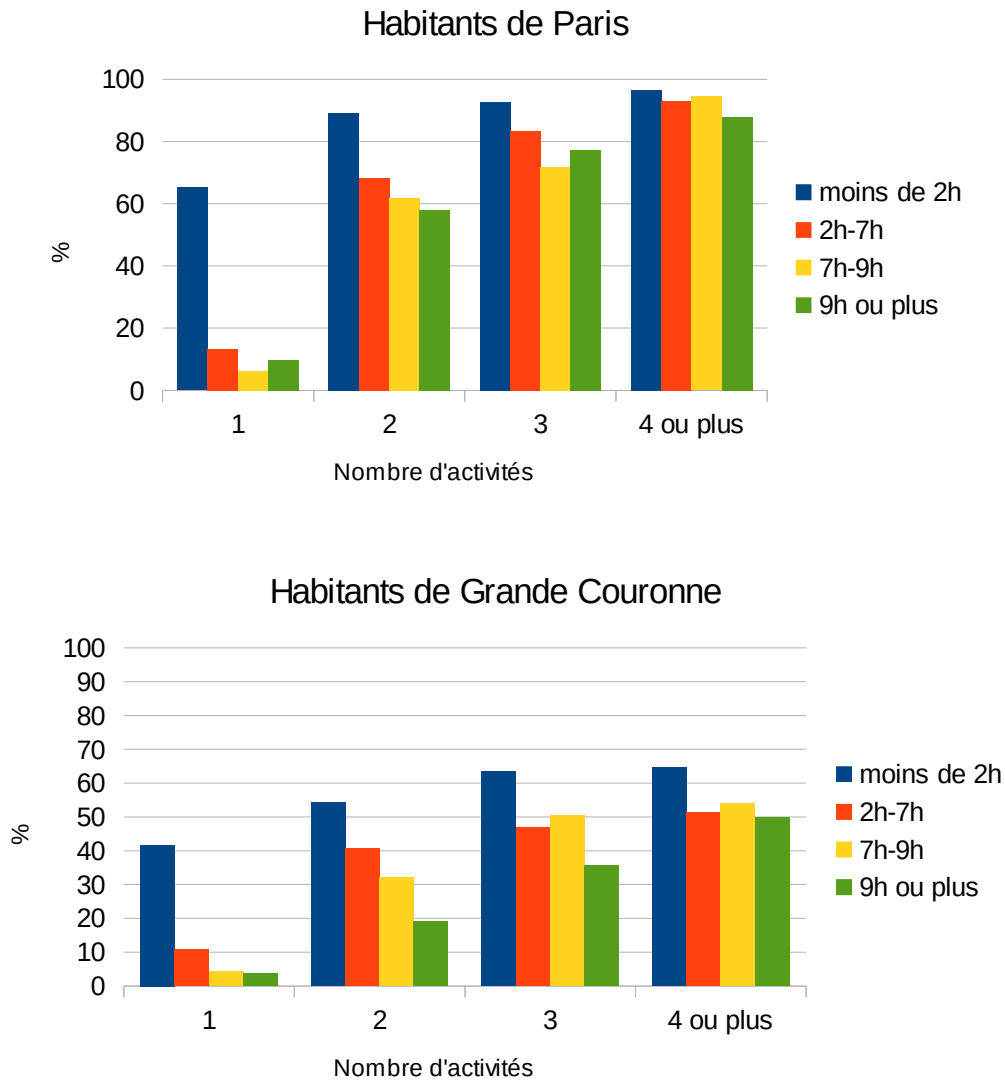
Des différences notables existent néanmoins en fonction du lieu de résidence. Tout d'abord, sur l'ampleur des pratiques multimodales. Celles-ci sont bien plus développées à Paris : elles représentent quatre personnes sur cinq parmi les emplois du temps à quatre activités ou plus, contre à peine une sur deux en périphérie. En revanche, les pratiques monomodales se maintiennent bien en Grande Couronne lorsque le rythme de vie augmente. Elles consistent très majoritairement en une pratique exclusive de la voiture : toujours en regardant les personnes réalisant quatre activités ou plus, plus d'un tiers d'entre elles n'ont utilisé que la voiture en Grande Couronne, contre 3 % dans Paris.

Ensuite, la fréquence d'insertion de déplacements piétons dans les emplois du temps complexes diffère selon le lieu de résidence. Dans Paris, plus de 92 % des personnes ayant réalisé quatre activités ou plus ont fait au moins un déplacement à pied. En Grande Couronne, ce chiffre chute à 53 %. Ce qui est visiblement la stratégie quasi universelle dans le centre est donc une option parmi d'autres en périphérie. Cela pourrait s'expliquer par les différences de densité entre les deux zones. La voiture pourrait, en périphérie, jouer le rôle de la marche dans le centre. Cela pourrait aussi être dû à des mécanismes de passage d'un mode à l'autre différents en fonction du lieu de résidence : abandonner un transport en commun pour se mettre à marcher est plus aisé que d'abandonner sa voiture. En cela, on peut se demander si les pratiques multimodales en périphérie sont aussi efficaces que dans le centre.

---

39 Là encore, nous vous renvoyons en annexe (page 514) pour les valeurs prises en Petite Couronne. Celles-ci représentent un point médian entre les valeurs de Paris et de la Grande Couronne.

Illustration 10 : Part de la population pratiquant la marche en fonction du nombre d'activités et de la durée cumulée des activités réalisées hors du domicile



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Lecture : 90 % des Parisiens qui ont réalisé 2 activités et passé entre 2 et 7 h en activité hors du domicile ont réalisé au moins un déplacement uniquement à pied. En Grande Couronne, ce chiffre tombe à 55 %.

Commentaire : À durée hors du domicile fixe, la part de la population ayant réalisé au moins un déplacement piéton augmente lorsque le nombre d'activités augmente. En revanche, à nombre d'activités fixe, elle décroît avec la durée hors du domicile, et ce d'autant plus fortement que le nombre d'activités est faible.

\*

\* \*

Dans Paris, aucun mode unique ne se détache nettement comme étant favorisé de façon univoque en cas de volume d'activités élevé. En Grande Couronne, la monomodalité automobile plafonne à 40 % de la population lorsque les emplois du temps se complexifient. Les pratiques multimodales, et en particulier les pratiques multimodales qui incluent la marche, progressent globalement lorsque le nombre d'activités augmente et lorsque les individus cumulent plus de deux heures en activités hors du domicile. Indirectement, la part de la population ayant utilisé au moins une fois la marche augmente avec le nombre d'activités. Ces résultats soutiennent l'hypothèse de l'existence de pratiques réflexives dans le cadre desquelles les individus adapteraient leurs modes de transport aux circonstances de leurs déplacements : cela expliquerait que la probabilité d'avoir une pratique multimodale augmente lorsque le programme d'activités devient chargé.

## **II.B.2 Des pratiques modales qui varient en fonction de la gestion du temps**

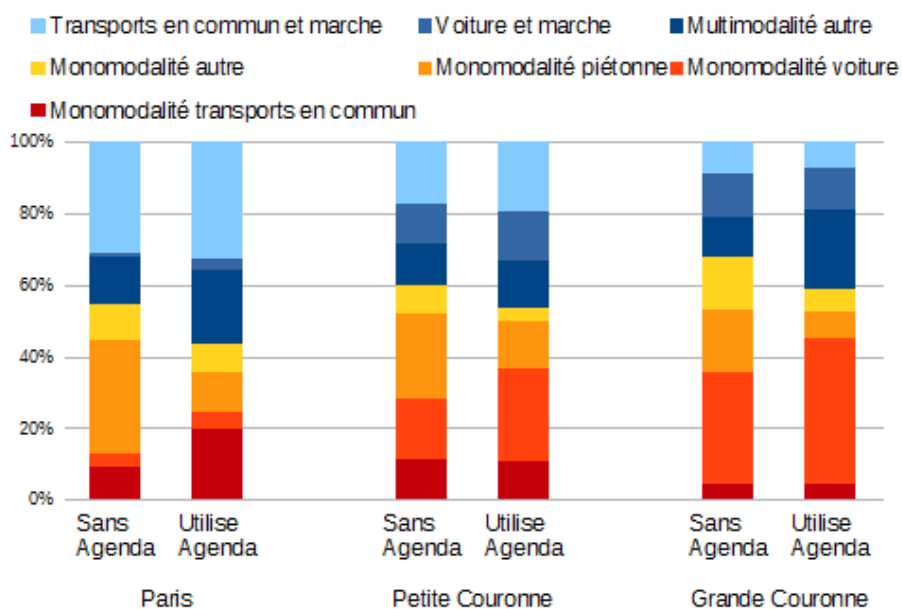
Nous nous sommes intéressés au lien entre les deux premières composantes du rapport au temps que sont le rythme de vie et l'allocation des activités et les modes de transport utilisés, car nous faisons l'hypothèse que ces derniers puissent limiter ou favoriser la complexification de l'emploi du temps. Il nous faut maintenant analyser le lien entre gestion du temps et modes de transport, car, là encore, nous faisons l'hypothèse que les modes employés facilitent ou au contraire contraignent à certains comportements : la voiture faciliterait l'improvisation et les transports en commun imposeraient des rigidités dans l'organisation du quotidien induisant une plus grande planification. Il ne s'agit pas là d'une hypothèse redondante par rapport à celle de la section précédente. Un impact sur le rythme de vie et l'allocation des activités ne se fait pas *nécessairement* sentir sur la gestion du temps et vice versa. En outre, si des modifications du rythme de vie peuvent entraîner des changements dans la gestion du temps, l'inverse est aussi vrai. Si la multiplication des activités peut entraîner une hausse de la réflexivité dans la gestion du temps, en retour, les différences de gestion du temps peuvent simplifier ou compliquer la hausse du rythme de vie. À titre d'exemple, être capable d'instaurer des routines peut permettre de complexifier son emploi du temps (Guillot 2010) et pouvoir improviser ses trajets permettrait de mieux densifier son programme d'activités en éliminant certains temps morts.

Nous nous intéressons donc à de potentiels liens entre l'usage d'un agenda et les modes de transport pratiqués à l'aide de l'EDT 2010. Nous avons construit les pratiques modales de la même façon qu'avec l'EGT 2010 à partir des modes de transport disponibles au sein de l'EDT 2010. Soulignons que comme nous avons une surreprésentation des déplacements dotés d'un mode de transport « autres », nous avons une surreprésentation des pratiques « monomodales autres » et « multimodales autres ». Nous avons cependant vu dans le chapitre précédent que l'on pouvait supposer que cela recouvrait en réalité une grande partie de pratiques mono et multimodales impliquant des trajets intermodaux, c'est-à-dire des pratiques qui auraient été catégorisées avec l'EGT 2010 en tant que « monomodales en transports en commun » ou « multimodales incluant des transports en commun ».

Indépendamment de la localisation résidentielle des individus en Île-de-France, les modes de transport varient en fonction de la propension ou non à utiliser un agenda (Illustration 11). Lorsque l'on passe d'individus ne disposant pas d'un agenda à individus qui en utilisent, on retrouve en grande partie les résultats que l'on observait avec la complexification des emplois du temps. À savoir, d'une part des pratiques modales qui varient considérablement en fonction du lieu de résidence des individus, d'autre part une hausse des pratiques multimodales dans leur ensemble (un remplacement de la catégorie « monomodalité autre » par la « multimodalité autre » est notamment observé) et enfin une baisse des pratiques monomodales piétonnes.

L'usage d'un agenda a un effet différent selon le lieu de résidence des individus et les modes de transport concernés. D'une part, il a un effet similaire à la durée hors du domicile sur l'utilisation exclusive des transports en commun : celle-ci augmente dans Paris et reste stable en dehors. Toutes pratiques modales confondues, les transports en commun sont utilisés par un quart de la population qui a un agenda, alors que seuls 17 % du reste de la population y a recours. D'autre part, en dehors de Paris, la gestion du temps est associée à une pratique exclusivement automobile plus fréquente.

*Illustration 11 : Pratiques modales en fonction de l'utilisation ou non d'un agenda et du lieu de résidence*



*Champ : individus s'étant déplacés et ayant un mode identifiable  
Source : EDT-2010, INSEE [producteur], ADISP-CMH [diffuseur]. Réalisation de l'auteur.*

Ainsi, la ligne de cassure ne se fait pas de façon simple entre transports en commun, traditionnellement jugés rigides ou routiniers, et automobile, symbole de flexibilité et d'optimisation. Elle se joue plus autour des pratiques sans et avec un mode motorisé : ces dernières ont une plus forte proportion d'utilisateurs utilisant un agenda. L'utilisation de modes motorisés au cours d'une journée serait associée à une gestion du temps plus réflexive. Au-delà de ces variations communes, soulignons à nouveau que les modes de transport varient considérablement en fonction du lieu de résidence des individus. Au final, les pratiques modales adaptées à une gestion du temps réflexive dans Paris sont très éloignées de celles des habitants réflexifs en Grande Couronne.

Le risque est cependant que nous ne fassions que refléter le fait d'avoir ou non un emploi. Nous pouvons donc refaire cette analyse, mais en distinguant entre actifs occupés et reste de la population. En revanche, en raison du faible nombre d'enquêtés résidant dans Paris dans l'EDT 2010, nous avançons avec précaution dans nos analyses.

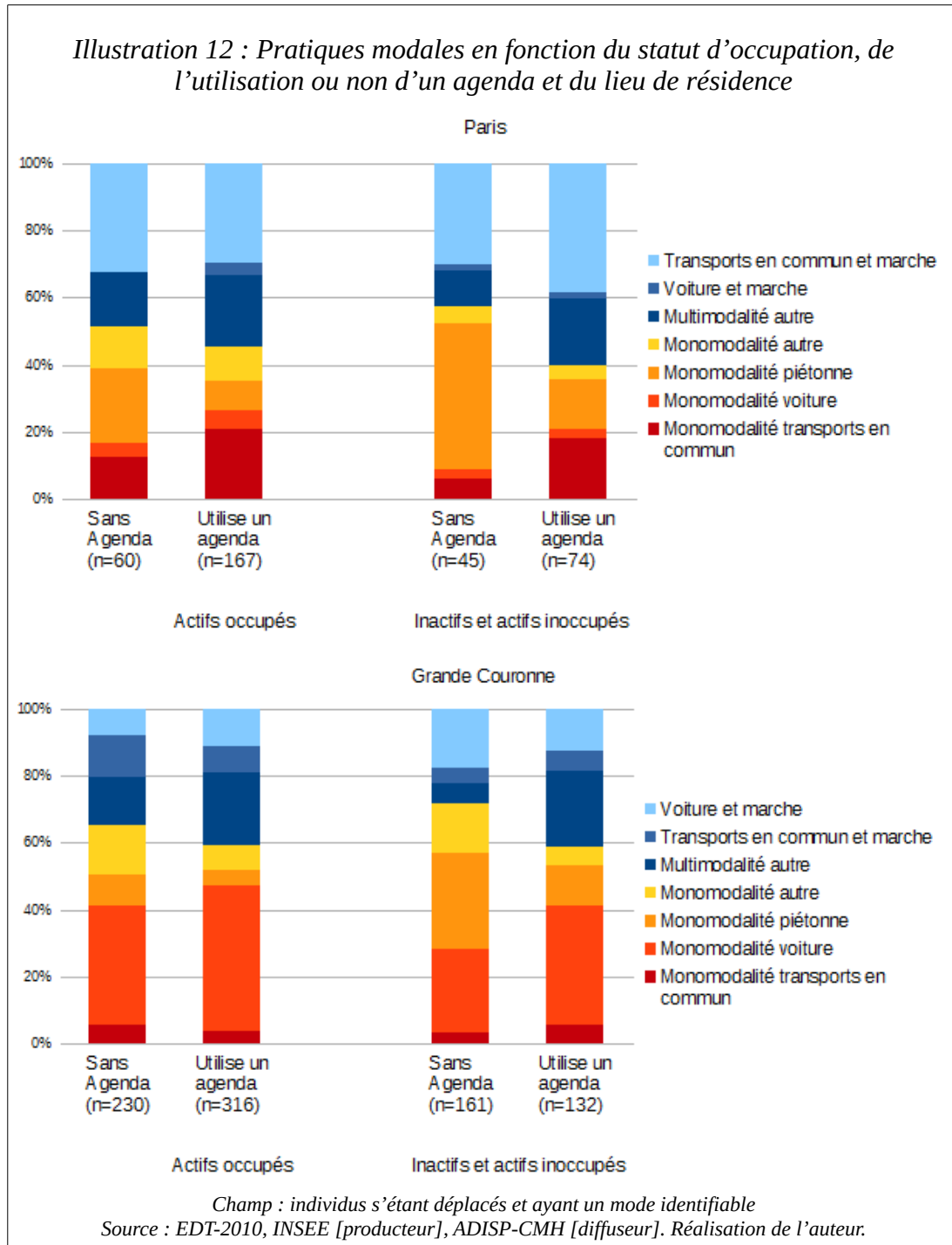
En distinguant les actifs occupés du reste de la population, les écarts entre « avec » et « sans » agenda se sont considérablement atténués (Illustration 12<sup>40</sup>). Des tests du  $\chi^2$  et les analyses des résidus nous permettent de vérifier où résident les surreprésentations et sous-représentations significatives. Dans Paris, seule la monomodalité piétonne est surreprésentée parmi les personnes qui n'utilisent pas d'agenda, aussi bien pour les actifs occupés que pour le reste de la population. En Petite Couronne, la monomodalité piétonne est sous-représentée parmi les actifs occupés utilisant un agenda, mais les écarts ne sont pas significatifs parmi les actifs inoccupés et les inactifs. En Grande Couronne, la monomodalité piétonne est sous-représentée parmi les inactifs et les actifs inoccupés qui utilisent un agenda, mais ce n'est pas le cas au sein des actifs inoccupés. De plus, la multimodalité « autre » est y surreprésentée chez les inactifs et les actifs inoccupés utilisant un agenda. En revanche, il n'existe pas d'écarts significatifs pour la monomodalité en transports en commun, en voiture et les pratiques multimodales associées.

Comme la significativité du test du  $\chi^2$  dépend de la taille des échantillons, nous refaisons les tests sans distinguer en fonction du lieu de résidence afin de voir si certaines catégories sont statistiquement surreprésentées si l'on prend des ensembles plus larges. Les résultats demeurent similaires : les pratiques monomodales piétonnes sont surreprésentées au sein de nos deux sous-populations lorsque les individus n'utilisent pas d'agenda et les pratiques multimodales « autres » sont surreprésentées lorsque les individus utilisent un agenda.

Deux éléments sont à souligner. Premièrement, les individus qui ont des pratiques exclusivement piétonnes ont une gestion du temps peu réflexive. Secondement, l'opposition entre voiture et transports en commun n'est pas toujours pertinente. Si leurs caractéristiques diffèrent, le rapport au temps des personnes qui les empruntent peut se ressembler, et ce d'autant plus lorsque l'on compare l'usage qu'en font les individus au sein des territoires qui sont favorables à chaque mode.

---

40 Nous vous renvoyons en annexe page 515 pour les graphiques avec les résultats de Petite Couronne.



## Conclusion

Trois des caractéristiques associées aux rapports au temps hypermodernes sont un plus grand nombre, une plus grande durée cumulée d'activités et une réflexivité plus forte des individus sur leur gestion du temps, c'est-à-dire des pratiques moins routinières. Quels modes de transport emploient les individus lorsque leur rapport au temps se rapproche de cet idéal-type ? Les résultats issus de la littérature suggèrent qu'ils auraient ou bien des pratiques multimodales (dont la variété doit garantir une meilleure fluidité en termes de mobilité à condition que les usagers aient les capacités cognitives suffisantes pour l'exploiter) ou bien qu'ils aient un usage plus fréquent de l'automobile en raison de son efficacité intrinsèque.

Bien que les modes de transport employés dépendent fortement du lieu de résidence, il est possible d'établir des remarques générales : les résultats des premiers croisements effectués dans ce chapitre soutiennent la première conclusion, mais sont plus contrastés quant à la seconde. Lorsqu'ils ont plusieurs activités, les individus adaptent leurs modes de transport d'une destination à l'autre. On assiste donc bien à un usage raisonné des modes de transport qui augmente lorsque les destinations sont plus diversifiées. Nous retrouvons là notamment les résultats que Massot *et al.* obtenaient en analysant sur la multimodalité en Île-de-France à l'échelle du mois (Massot 1996 ; Massot, Monjaret, et Kalfon 1997). Les phénomènes à l'œuvre à l'échelle de la journée sont similaires.

En revanche, l'idée que l'on pouvait se faire d'une fluidité « intrinsèque » des modes est à nuancer : la voiture, que l'on associe à une forte flexibilité et que l'on s'attendait à voir plus employée parmi les personnes au rapport au temps plus hypermoderne, n'est pas surreprésentée par rapport aux modes « rigides » chez les individus ayant un rapport réflexif au temps et des programmes d'activités complexes, même là où elle est en position de force. Par ailleurs, l'usage de la marche dans un contexte multimodal augmente avec le nombre d'activités, quel que soit le lieu de résidence. Là encore, ceci va à l'encontre d'une partie de la littérature pour laquelle les pratiques piétonnes apparaissent souvent comme le propre d'une mobilité contrainte par le manque de ressources (Orfeuill 2004 ; Fol 2005). Notre approche par les pratiques modales permet ici de mettre en évidence l'importance de ce mode pour la complexification des emplois du temps quotidiens.

Ayant établi que la complexification des emplois du temps était associée à certaines pratiques modales particulières, se pose la question des mécanismes derrière le lien entre ces deux facteurs. En effet, la mise en évidence d'une corrélation est



insuffisante pour conclure à un rapport causal. Les résultats de ce chapitre ouvrent la porte à deux hypothèses pour expliquer cette corrélation. Premièrement, le rapport au temps des individus influence directement leurs pratiques modales : ainsi, lorsqu'ils sont pressés, ils auraient recours à des logiques de choix de mode de transport différentes de celles qu'ils suivent lorsqu'ils disposent de temps. Dit autrement, la réflexivité plus poussée induite par la complexité du rapport au temps hypermoderne entraînerait des pratiques plus rationnelles en temps, qui prendraient la forme de pratiques multimodales dans le centre et de pratiques multimodales ou monomodales automobiles en périphérie. Secondement, un tiers facteur influence à la fois le rapport au temps et les pratiques modales, à savoir les pratiques de l'espace.

Pour tester la première hypothèse, il faut comprendre comment les individus perçoivent et agencent les modes de transport entre eux. Comment se construisent ces pratiques modales ? Choisit-on son mode de transport ? Sur quels critères ? Ces questions feront l'objet du chapitre 3. Les résultats que nous y présenterons nous fourniront des outils pour explorer la seconde hypothèse dans le chapitre 4.

# Chapitre 3

## Une réflexivité sur les modes de transport liée aux lieux plus qu'au temps

### Introduction

Nous avons montré dans le chapitre précédent qu'en dépit du fait que les pratiques modales associées à un plus grand nombre d'activités dépendent fortement du lieu de résidence des personnes concernées, la variabilité des modes de transport employés augmente avec le rythme de vie, quoique de moins en moins fortement lorsque l'on s'éloigne du centre. L'objectif du courant chapitre est de déterminer si l'on peut attribuer ces différences de pratiques modales à des critères de choix qui diffèrent selon que l'on est plus ou moins proche de l'idéal-type hypermoderne, ou si, comme nous allons le montrer, on peut considérer que les différences de pratiques modales sont attribuables à des différences de pratiques spatiales.

Nous avons vu dans l'introduction générale que l'on peut faire l'hypothèse que les personnes qui ont un rapport au temps hypermoderne auraient un rapport différent à la réflexivité dans son ensemble : la plus grande complexité de leurs emplois du temps les inciterait à s'adapter plus souvent aux circonstances et à accorder une importance plus forte aux économies de temps.

Si la hausse des pratiques multimodales avec la complexité des emplois du temps va dans le sens de ces hypothèses, certains comportements mis en évidence dans le chapitre II nous invitent à les mettre en doute. D'une part, les pratiques exclusivement piétonnes existent chez les personnes qui réalisent moins de deux heures d'activité dans la journée, quel que soit le nombre d'activités pratiquées. D'autre part, l'usage de la combinaison modale articulant marche et transports en commun est fréquent, même au cours de journées qui ne comprenant que deux activités. Ainsi, dans certaines circonstances un programme d'activités varié peut entraîner des pratiques monomodales et vice-versa. L'hypothèse d'une croissance systématique de la réflexivité avec la complexité des emplois du temps est donc à interroger. De plus, les résultats du chapitre II qui portaient sur la gestion du temps invitent à s'interroger sur la pertinence de l'hypothèse de la rationalité en temps plus marquée : on entrevoit que les pratiques modales *et* le rapport au temps sont

fortement déterminés par des contraintes spatiales liées à la situation face à l'emploi. L'usage des modes de transport apparaît dominé par les contraintes *spatiales* (plus que temporelles) liées notamment au fait de devoir se rendre au travail. Les pratiques modales ne découleraient alors pas d'analyses réflexives déclenchées par des problèmes temporels : ce sont les lieux des activités structurantes qui détermineraient les moyens de transport utilisés. Dit autrement, il n'existerait pas de différence de nature entre les processus de choix modal des personnes ayant un rapport au temps hypermoderne et ceux des personnes qui disposent de temps. C'est là la thèse que nous défendrons dans ce chapitre.

Pour ce faire, nous allons nous intéresser à la façon dont les individus perçoivent les pratiques modales et les construisent. Nous commencerons par montrer que les individus les perçoivent rarement comme un tout. En revanche, nous montrerons que chaque mode de transport employé représente une solution à un problème donné sur un déplacement, le problème se posant en termes de distances à parcourir dans un environnement donné et l'adéquation avec les autres déplacements qui y sont reliés. Pour appuyer cette conclusion, nous prendrons deux cas de populations particulières – ayant des rythmes de vie très lents d'une part et très tendus d'autre part – afin de montrer que ces logiques peuvent s'appliquer même lorsque l'on se place hors de la norme que peuvent représenter les actifs sans enfants disposant de capacités fortes de mobilité. Nous constaterons que les personnes qui réalisent des emplois du temps complexes ont un rapport à la réflexivité et aux modes de transport similaires aux personnes ayant un rythme de vie moins élevé. Plus largement, nous montrerons que nous pouvons en réalité analyser les pratiques des modes de transport comme résultant d'un usage contextualisé de l'espace.

## **I. Les pratiques modales comme constructions face à des problèmes**

Nous allons commencer par montrer que les personnes ne font pas preuve de réflexivité quant à l'ensemble des modes qu'ils pratiquent, mais développent des pratiques réflexives quant aux modes qu'ils emploient face à une situation problématique sur un trajet donné. En cela nous rejoignons les travaux de Rocci (2007) et Vincent (2008) qui soulignent l'importance des effets de vie, des déménagements, des changements de lieu d'emploi sur les évolutions des pratiques modales : on peut interpréter ces événements comme autant de situations au sein

desquelles les circonstances changeantes ont poussé les individus à revoir leurs pratiques. Nous allons cependant nous éloigner des résultats de Rocci en montrant que les représentations autour des modes de transport peuvent être considérées comme secondaires dans la compréhension des liens entre mobilité et rapport au temps. Ceci est dû à notre problématique, mais peut aussi être lié à la population que nous étudions : il a été montré que la vie dans les grands pôles urbains et en Île-de-France était associée à des comportements modaux plus variés et suivant plus fréquemment une logique instrumentale (V. Kaufmann 2000 ; Vincent 2008) Nous souhaitons aller en ce sens et montrer qu'à l'échelle du quotidien, pour la population d'Île-de-France, la variabilité des pratiques modales peut être interprétée comme une succession de choix répondant à une logique de rationalité économique visant à optimiser la durée de chaque déplacement.

### **I.A. Des pratiques modales dont la vision globale échappe aux enquêtés**

Pour commencer, considérons les représentations qu'ont les individus de leurs pratiques modales. La question présente au début de notre grille d'entretien, invitant les individus à énumérer les « modes de transport qu'ils ont à disposition », donne souvent lieu à des lacunes dans les réponses. Il arrive fréquemment que les enquêtés ne parlent que des modes de transport qu'ils possèdent en propre ou uniquement des réseaux de transports en commun, et ce même lorsqu'ils évoquent ensuite des pratiques ayant recours aux deux. Le taxi, même lorsqu'il a été utilisé dans la semaine, n'est pas toujours mentionné. Visiblement, les enquêtés perçoivent une ambiguïté dans la question, cette ambiguïté pouvant porter sur le « à disposition » tout comme sur le « mode de transport ». Comme cette question visait à recueillir d'entrée de jeu une image des outils de mobilité dont disposaient les individus et non pas leur propre définition de ce qu'est un mode de transport, nous avons été amenées à ajuster la formulation à plusieurs reprises, et ce rarement avec des résultats pleinement satisfaisants. De nombreuses relances étaient introduites pour s'assurer d'avoir l'intégralité des moyens de transport à disposition.

En revanche, les relances portant sur les différents moyens de réaliser un trajet précis donnaient bien plus de résultats, les enquêtés précisant souvent d'eux-mêmes l'existence d'alternatives avant que la question n'ait été posée. La superposition de la difficulté imprévue exposée au paragraphe précédent et de cette facilité à obtenir les différentes options dans un cas donné nous amène à constater que l'image des individus comme des artisans possédant une « boîte à outils » de mobilité au sein de

laquelle ils peuvent piocher est inadéquate. C'est plutôt *dans une situation donnée*, sur un trajet précis, avec ses contraintes précises<sup>1</sup> que différents modes viennent ou non à l'esprit d'un individu. Cela explique en partie le passage sous silence du taxi : plus souvent pris hors du domicile, ou lié à des contraintes très particulières, il n'apparaît pas dans la liste des solutions quotidiennes pour se déplacer lorsque l'on se trouve à domicile.

Si les modes de transport ne forment pas un ensemble homogène dans les représentations des individus, qu'en est-il lorsque l'on se concentre sur leurs pratiques ? Il est intéressant de constater que sur l'ensemble du corpus d'entretiens de thèse (dont, rappelons-le, seules deux personnes employaient un unique mode de transport), un seul enquêté utilise le terme « multimodal » ou « multimodalité » (sachant que nous-mêmes n'employions pas le terme durant l'entretien) et il s'agit d'une personne ayant fait une thèse dans le domaine des transports. Pourtant, presque toutes les personnes interrogées utilisaient au moins deux modes de transport différents dans le courant de la semaine. Ceci pourrait être dû au fait qu'il s'agit d'un terme technique. Cependant nous allons voir que dans l'ensemble, au-delà de l'absence de ce terme dans les discours, la façon dont ils varient au quotidien ou au cours de la semaine n'est que rarement vue comme un objet de réflexion en soi. Quant aux individus monomodaux, ou quasi monomodaux, la lucidité n'est pas nécessairement plus forte. Ainsi, Maël, qui habite en petite couronne dans une commune pavillonnaire très mal desservie en transports en commun, commence et finit l'entretien comme suit :

« [00:04:27] Je reviens aux déplacements, puisque le principal des déplacements se fait, en ce qui me concerne moitié-moitié transports en commun et voiture. ... Et la voiture bah j'essaye de limiter au maximum. »

« [1 h 26 min 10 s] Ce que je dirais en conclusion de ce que je t'ai raconté, c'est que moi j'ai fait une découverte, au fur et à mesure que je t'en parle, je m'aperçois quand même que je suis un plus gros consommateur de voiture que ce que je pensais. ... Parce que j'ai pas arrêté de te parler de la voiture, y compris euh... pour Paris bien sûr, alors qu'en fait je me pensais beaucoup plus euh... transports en commun. Mais euh ouais ce qui fausse le truc c'est les soirées. Les soirées à Paris, il y a obligatoirement une voiture dans le coup. » (Maël, couple biactif, semi-retraité, sans enfants au domicile)

---

1 Ces contraintes peuvent inclure les autres modes qu'il faudra prendre ou que l'on a déjà pris dans la journée.

En effet, Maël a réalisé, au cours de la semaine, quatorze déplacements en voiture, deux à pied et deux trajets intermodaux combinant automobile et RER. Les récits plus ponctuels ont eux aussi fait émerger des pratiques majoritairement centrées autour du véhicule personnel. On peut supposer que Maël, au début de l'entretien, avait une vision de sa mobilité centrée sur ses déplacements professionnels sur Paris, pour lesquels il lui arrive effectivement d'utiliser le RER (avec un rabattement automobile) ou la voiture, selon les jours<sup>2</sup>. *Sur ce trajet*, l'image que Maël a de lui-même, celui d'un usager régulier des transports en commun, est relativement correcte pour autant que nous puissions en juger d'après le récit de la semaine précédant l'entretien. Au-delà, de ce trajet vers un lieu précis, trajet sur lequel il a l'habitude de faire varier les modes employés, la perception globale de ses pratiques modales devient floue, amplement déterminée par l'image de la mobilité qu'il *aimerait* avoir, comme l'indique sa remarque de début d'entretien. En cela, il est représentatif de la façon qu'ont les individus de percevoir leurs pratiques modales, qu'elles soient multimodales ou dominées par un seul mode.

## **I.B. Une construction progressive des pratiques modales en réponse à des contraintes**

On remarque que Maël, bien qu'ayant une vision erronée de sa mobilité au départ de l'entretien, a été parfaitement capable de raconter les déplacements réalisés la semaine l'ayant précédé. Ceci est en partie rendu possible par le sémantique que les enquêtés étaient invités, lors de la prise de contact, à remplir au cours de la période précédant l'entretien. De plus, Maël est capable de retracer les circonstances dans lesquelles il prend tel ou tel mode de transport lorsque l'on demande des précisions selon la technique classique du « racontez-moi la dernière fois que vous avez... ». De cette façon, il est possible pour l'enquêteur de retracer la logique conduisant aux déplacements réalisés, et ce concernant chaque enquêté. Par conséquent, passé le constat de la représentation incomplète qu'ont les individus de leurs pratiques modales dans leur globalité, que peut-on dire de la construction de ces dernières à l'échelle du quotidien<sup>3</sup> ?

### **I.B.1 Une absence de construction d'ensemble**

Si l'on prend comme échelle d'observation la semaine, il existe deux types de façon d'avoir une pratique multimodale. La première consiste à utiliser différents modes de transport pour différents trajets, nous l'appellerons ici la *multimodalité dans l'espace*.

2 À nouveau, nous faisons le constat que les individus ont une bonne vision des alternatives possibles sur *un trajet donné*.

3 Par là, nous entendons que ce qui nous intéresse est la façon dont les individus opèrent un choix parmi les modes auxquels ils ont accès. En cela, la question de savoir comment ils en sont venus à acquérir ces modes n'est pas centrale à notre analyse.

Ce serait le cas d'une personne qui marcherait pour aller faire les courses et qui prendrait le métro pour se rendre au cinéma. Une seconde façon est de changer de mode de transport d'un jour sur l'autre pour un trajet dont l'origine et la destination ne varient pas. Se rendre au travail en voiture deux jours par semaine et en transports en commun le reste du temps en serait un exemple. Nous appellerons cela la *multimodalité dans le temps*.

Or si nous avons vu que les alternatives sur un trajet – c'est à dire ce qui correspond à la multimodalité dans le temps – sont facilement évoquées par les enquêtés, la complémentarité des modes de transport à l'échelle de la journée est passée sous silence par les enquêtés. L'usage combiné de plusieurs modes de transport relève de l'évidence, de l'obligation physique ou de l'impensé. Ainsi les termes « combiner », « complémentaire » n'apparaissent que pour qualifier l'intermodalité. Les individus ne prennent la peine d'expliquer des changements de mode de transport que lorsque ceci est motivé par une impossibilité d'utiliser un unique mode : « je ne prends pas le vélo, car il faudra que je le ramène ce soir ». L'usage de plusieurs modes de transport apparaît alors comme une solution face à un problème et non pas comme une construction d'ensemble. Un passage d'un moyen de transport à un autre au cours de la journée ou au cours de la semaine semble toujours s'imposer comme une évidence ou comme le résultat d'une solution trouvée longtemps auparavant ayant mené à une habitude sur un trajet précis (ce qui ramène les enquêtés au registre de l'évidence lorsqu'il s'agit de raconter leurs pratiques). Les rapports réflexifs au quotidien sont habituellement bannis. En cela, nous rejoignons les travaux de Guillot : la réflexivité est une attitude qui n'est « ni totale ni constante » (Guillot 2010, p. 58) de la part des enquêtés.

### **I.B.2 L'apprentissage d'alternatives qui passe par la confrontation à des problèmes**

Si la réflexivité est souvent absente du quotidien, comment émergent ces pratiques ? Elles émergent premièrement lors de la socialisation lors de l'enfance et de l'adolescence (Rocci 2007 ; Vincent 2008 ; Oppenchain 2011). Je n'ai pas interrogé les enquêtés sur ce point, mais sur les circonstances de l'acquisition de leurs modes et titres de transport et la mise en place des pratiques de mobilité. Mes questions s'arrêtaient donc au moment de l'acquisition du premier véhicule ou du premier titre de transport « en propre ». Par conséquent nous n'analyserons pas de manière approfondie la socialisation à la mobilité. Soulignons qu'elle a notamment un fort impact sur la probabilité d'acquiescer ou non une voiture (Rocci 2007 ; Vincent 2008), ce qui modifie les modes auxquels un individu a accès un jour donné. Cependant

comme le souligne Vincent, la socialisation à la mobilité a des effets de long terme ambigus sur les modes de transport que les individus seront amenés à utiliser : certains souvenirs d'enfance peuvent servir de repoussoir (Vincent 2008). En revanche, la socialisation à la mobilité joue un rôle important dans les modes que l'on est apte à utiliser, en ce qu'elle crée une « mémoire modale » : elle fournit à l'individu des compétences qui lui permettent de résoudre la question du mode à employer lorsque la personne est face à un problème pour se déplacer.

Nous allons en son sens en soulignant qu'au-delà de l'apprentissage « général » des modes de transport dans l'enfance et l'adolescence, l'application des connaissances acquises à un trajet précis nécessite parfois un second apprentissage, qui se fait lors de l'emménagement dans le logement : ainsi, si certains de nos enquêtés ont eu l'habitude d'utiliser un vélo pendant leurs études, son utilisation à Paris a nécessité une autre phase d'acclimatation. Ce « second apprentissage » implique de surmonter les inquiétudes liées à l'insécurité et nécessite la découverte du réseau viaire local. Il peut alors représenter un problème en soi, problème suffisant pour entraîner la recherche d'alternatives. Dans le cas du vélo, plusieurs de nos enquêtés ont renoncé à l'employer à leur arrivée en région parisienne et l'ont remplacé par le métro, dont les performances en termes de temps de transport sont proches.

Au-delà de cette première pratique modale lors de l'emménagement, l'émergence de modes de transport alternatifs pour réaliser un déplacement se fait toujours en situation contrainte, lorsque le mode utilisé habituellement est défaillant un jour donné ou que l'usure d'une situation insatisfaisante se fait sentir (Bissell 2014).

« Mon vélo je l'ai depuis... les grèves de 95. » (Béatrice, au chômage, célibataire, un enfant adulte au domicile)

« La 12 était coupée pour travaux [...]. Donc ça devenait très compliqué pour moi d'aller au bureau, et du coup comme le mois d'août il y a pratiquement pas de circulation, j'ai emprunté le scooter d'un ami, et j'ai essayé d'y aller pendant un mois en scooter. Et finalement j'ai trouvé ça tellement pratique que j'ai fini par en acheter un derrière. » (Fabrice, actif, célibataire, sans enfant)

« Avant ces grèves oui, j'allais pas en vélo. Avant 2007 j'allais pas en vélo. » (Élodie, couple biactif, trois enfants)

« Ou quand il a neigé, quand il a beaucoup neigé. [...] Ils annonçaient des bouchons dans les machins alors là je suis allé en transports. » (Étienne, couple biactif, trois enfants)



« Parce que le RER B, le pratiquer deux ans c'est déjà fatigant tu vois, et si je reste là-bas je risque de devoir le pratiquer encore des années. Du coup je cherche des solutions qui pourraient me convenir tu vois donc j'ai regardé ce qui se faisait en termes de moto électrique. » (Hadrien, actif, célibataire en colocation, sans enfant)

Comme l'a bien montré Anaïs Rocci (2007), c'est face à des situations problématiques que les individus changent de mode de transport pour se déplacer. La socialisation à la mobilité reçue peut faciliter ou non la recherche de solutions alternatives, c'est ce que l'auteur appelle « capacité à devenir multimodal ». Au sein de notre échantillon d'enquêtés, tous semblaient disposer de cette aptitude, et ce sans pour autant avoir cherché des personnes spécifiquement « multimodales » lors de sa constitution<sup>4</sup>.

Il est important de noter que ce qui pourrait ne demeurer qu'une alternative ne devient une habitude dominante sur un trajet qu'à condition d'apporter un véritable avantage comparatif par rapport au mode précédent : il est nécessaire qu'il y ait un gain de temps ou une absence de perte de temps pour que la nouvelle expérience soit adoptée de façon régulière. Ainsi Étienne, qui mentionne l'usage des transports en commun pour aller au travail lorsqu'il a neigé, n'a jamais intégré cette pratique au quotidien, car plus lente en temps normal. Fabrice, en revanche, a découvert au cours de la période de travaux de sa ligne de métro qu'il pouvait économiser vingt minutes sur son trajet pour aller au bureau, et a donc décidé d'acheter un scooter.

Ainsi, loin d'être le résultat d'un rapport réflexif approfondi, les pratiques comprenant plusieurs modes de transport relèvent en réalité d'une juxtaposition de petits blocs d'habitude. On rejoint là tous les travaux menés sur l'habitude dans les pratiques modales (parmi d'autres : Aarts et Dijksterhuis 2000 ; Flamm 2003 ; Petit 2003 ; Vincent 2008 ; Diana et Mokhtarian 2009 ; Buhler 2015) en dehors des moments où l'on se trouve dans l'impossibilité de faire « comme d'habitude », une grande partie de nos choix de moyens de transport sont dictés par des réflexes et la répétition de comportements antérieurs. En cela, nous rejoignons les conclusions d'Ascher et de Guillot (Ascher 2004 ; Guillot 2010) sur les routines : si les déplacements ne sont pas toujours réguliers, les modes de transport employés sur un trajet domicile-travail sont en revanche routinisés.

---

4 En revanche, l'invitation à prendre note des modes de transport employés au sein d'un semainier a pu pousser les enquêtés à noter des pratiques piétonnes ponctuelles qui auraient pu être omises par ailleurs.

Si les pratiques modales correspondent à des habitudes distinctes sur chaque trajet, comment ces dernières se mettent-elles en place ? Lorsque l'on recompose les différentes logiques d'agencement des modes, nous allons voir que ceux-ci sont liés à des contraintes d'enchaînement des activités ou à des problèmes de disposition des activités dans l'espace.

### **I.B.3 La multimodalité comme adaptation contrainte aux circonstances**

Tout d'abord, revenons à la multimodalité dans le temps, qui correspond à l'existence d'alternatives modales sur un trajet donné. Alors que l'on pourrait s'imaginer naïvement que ces alternatives n'ont pour utilité que de rompre la monotonie hebdomadaire ou d'introduire de l'imprévu dans le quotidien, on observe que les modes employés sont encadrés par des contraintes strictes. Ainsi Félix, qui habite dans le centre de Paris, mentionne quatre façons différentes de se rendre de chez lui à son lieu de travail. Il raconte ici son trajet deux matins de suite.

« Mardi donc je voulais arriver un peu à l'heure, et je me dis je vais prendre le Vélib' pour aller prendre le métro, parce que je m'étais retrouvé coincé par la ligne 6. Et en fait j'arrive devant chez moi et en fait il y a deux Vélib' avec les selles retournées<sup>5</sup>, et plus rien. Donc là j'ai dit "fuck" et du coup j'ai pris le RER [rire]. [...] Donc voilà mercredi j'ai fait le trio gagnant pour être à l'heure c'est-à-dire Vélib'-ligne une-ligne neuf. [...] J'ai jamais poussé le vice jusqu'à aller à Trocadéro en Vélib', parce que j'ai aucune idée du temps que ça met, et qu'en plus j'ai une montée pour aller de – enfin la montée sur Trocadéro – je suis au-dessus de Trocadéro, je suis obligé de monter – et j'ai peur d'arriver tout en sueur au bureau. Mais par contre ce que j'ai fait pas mal quand il faisait beau et que j'étais pas en costard, c'est partir du boulot en Vélib' et d'arriver justement à une de ces stations et ça c'est très agréable. Et en fait j'aime beaucoup le Vélib' pour ça. Quand t'as pas de pression de temps, c'est très agréable parce que tu vas vite en fait. » (Félix, actif, célibataire en colocation, sans enfant)

Félix préfère se déplacer en Vélib', mais un certain nombre d'obstacles existent à son utilisation pour se rendre au travail : tout d'abord l'incertitude quant à leur disponibilité en bas de chez lui, ensuite le risque de transpirer si les trajets sont trop longs et enfin l'absence de connaissance exacte du temps mis pour s'y rendre. Cependant ce n'est pas sa lenteur qui le disqualifie ! S'il s'agit d'un mode de transport qu'il utilise lorsqu'il a du temps, c'est plutôt en raison des incertitudes au

---

5 Signe officiel (généralement mis en place par celui qui a laissé le vélo) indiquant qu'un Vélib' est hors d'usage.

départ et à l'arrivée (pouvoir prendre une douche après le trajet, par exemple, exige du temps devant soi). Ce mode plaisant, *mais non lent*, est donc considéré comme impossible à utiliser seul pour se rendre sur son lieu d'emploi.

Le matin, sur ses trajets domicile-travail, il est contraint par l'envie de minimiser son temps de trajet et un souci de présentation de soi. Pour ce faire, le parcours le plus optimal selon lui consiste à prendre un Vélib' sur une courte distance jusqu'à une station de métro. Cependant, l'incertitude quant à la présence de vélos utilisables à la station libre-service la plus proche limite le gain de temps escompté, ce qui le pousse à se rabattre régulièrement sur le RER. Ce dernier mode implique un trajet légèrement plus long en temps, mais qui demande moins d'efforts en raison d'une entrée en bas de son immeuble. Les jours où Félix n'est pas obligé d'arriver à une heure précise au travail (mais où les contraintes de présentation de soi et de temps minimal demeurent), c'est donc le RER qu'il utilise. À noter que se rendre à pied au travail n'est même pas envisagé : cela rallongerait de façon trop importante son budget-temps. La source de sa réflexivité à cette micro-échelle est une tension entre son envie de dormir le plus tard possible et le fait qu'il dispose, certains jours, d'une obligation précise quant à son heure d'arrivée. Il a donc tendance à calculer au plus juste. Les jours où il est moins contraint par une heure précise, ses calculs se font plus flous, et les critères de confort et de simplicité cognitive réémergent.

Ces différentes alternatives représentent des durées de trajet très similaires : l'écart entre la plus lente et la plus rapide, compte tenu des incertitudes, est de moins de dix minutes, sachant que le trajet de Félix peut varier entre trente et quarante minutes. Ainsi, quelles que soient les circonstances, une attention constante est portée à la maîtrise du budget-temps de transport.

Ainsi, les individus ont généralement un mode préféré sur un trajet donné, les alternatives étant imposées par des contraintes extérieures. C'est particulièrement le cas pour les personnes qui varient entre la marche ou le vélo et un mode de transport en commun. Les enquêtés déclarent le plus souvent préférer les premiers et être contraints ponctuellement ou quotidiennement de prendre les seconds, en raison des distances à parcourir ou de la météo. Les contraintes saisonnières jouent alors un rôle important, la météo hivernale empêchant l'usage du vélo et incitant à la recherche de modes qui protègent du froid et des intempéries. L'obstacle à l'usage du mode « préféré » peut aussi prendre la forme de variations institutionnelles liées à la gestion de la ville : dans le cas d'une de nos enquêtées, que les horaires trop tardifs d'ouverture d'un parc en hiver obligeaient à un long détour, la poussant à prendre le bus pour maintenir son temps de trajet constant. Ainsi, alors que les changements de

mode de transport d'un jour sur l'autre pourraient apparaître comme une ouverture des possibles et un espace de choix, ce sont plutôt à des situations de routine contrariée, ou des impossibilités d'utiliser un mode plus apprécié, qui se manifestent à travers ces pratiques.

Dans certains cas, la variabilité quotidienne des modes de transport employés indique plus le caractère insatisfaisant des solutions trouvées que d'un choix immense. C'est notamment le cas des étudiants sans voiture habitant les zones peu denses. Les enfants de Jeanne, dont la famille habite non loin d'un cœur de village en Grande Couronne, en sont un bon exemple. Même sur un aller-retour ils peuvent alterner entre le bus scolaire qui les amène à leur collège/lycée et le covoiturage organisé qui les en ramène. Ils alternent entre les rares lignes de bus et le Transilien, font de la marche sur de longues distances et ont recours aux parents-taxis lorsque les transports en commun ne fonctionnent plus le soir ou qu'ils souhaitent rendre visite à des amis mal desservis (ceci concerne aussi l'aîné encore à la maison, âgé de 20 ans et qui n'a pas encore le permis). La multimodalité dans le temps (qui dans leur cas est aussi une multimodalité dans l'espace) est là une tactique consistant à faire appel à un maximum de ressources disparates pour tenter de concilier études, vie amicale et autres loisirs. Cependant c'est un outil très imparfait : les filles de Jeanne présentes lors de l'entretien, âgées de 15 et 16 ans, soulignent les situations dans lesquelles elles se trouvent obligées de renoncer à leurs sorties en raison du manque de transports.

À ce titre, le discours tenu par cette mère de famille sur la mobilité de ses enfants est représentatif de certains discours sur les pratiques multimodales. Après avoir montré en exemple en début d'entretien la débrouillardise en termes de transports de ses enfants et en particulier de son fils aîné (« *c'est quelqu'un qui aime bien expérimenter toutes les possibilités qui s'offrent à lui dans tous les domaines* »), la conversation vient sur ses difficultés qu'a ce dernier pour rentrer chez lui depuis Paris, où il étudie :

« C'est pas, c'est pas très simple. Alors c'est vrai que moi je suis très à l'aise parce que j'ai pas besoin des transports en commun, mais ceux qui en prennent... [rires] on les a pas toujours... enfin c'est un peu compliqué [...]. » (Jeanne, travaille à mi-temps, trois enfants à domicile)

La pratique modale relativement peu complexe de Jeanne, qui alterne entre marche sur de petites distances et usage de la voiture, apparaît clairement comme une pratique de privilégiée dans cette zone où les transports en commun sont rares et peu fiables. Derrière un discours mélioratif sur la « curiosité d'esprit » face au champ des possibles, se cache en réalité une adaptation forcée à une situation peu maîtrisable.

#### **I.B.4 La multimodalité dans l'espace comme résultat d'une sédimentation progressive**

La variabilité quotidienne des modes de transport est liée à une adaptation contrainte à des circonstances de mobilité changeantes. Comment se construit la multimodalité dans l'espace ? Nous allons voir qu'elle émerge là encore comme le résultat d'une sédimentation de pratiques modales sur des trajets distincts.

Les modes employés dans la multimodalité dans l'espace résultent d'ajouts successifs tout comme pour la multimodalité dans le temps. Si les modes de transport employés sont présentés comme relevant de l'évidence du trajet, leur construction ne relève jamais d'une conception globale de la mobilité, mais de la résolution de problèmes successifs. Au lieu d'une acquisition d'un seul tenant des modes de transport employés au moment de l'enquête lors de l'emménagement, on assiste à une lente sédimentation des pratiques modales, chaque nouveau mode de transport se rajoutant par-dessus les pratiques antérieures. Ces constructions se font destination par destination, en tenant compte des contraintes posées par les autres modes qu'il est déjà prévu d'employer et avec pour soucis de ne pas augmenter le temps de transport. Les problèmes se posent et se résolvent au cas par cas. Ceci explique le constat que nous faisons au départ, à savoir qu'au présent, à l'échelle de la journée, le résultat de ces juxtapositions successives n'est pas perçu comme un tout cohérent : n'ayant pas été conçu comme tel à l'origine, il ne le devient pas au quotidien.

Prenons un cas particulièrement complexe, celui de Charlotte, qui combine au cours de la semaine la voiture, le vélo et les transports en commun. Habitante en petite couronne et travaillant en tant que kinésithérapeute à domicile dans Paris, elle fait ses tournées à vélo et possède un garage non loin de son aire de clientèle, où elle peut le laisser. Elle raconte la construction de cet édifice complexe de modes de transport :

« La voiture déjà, que j'ai achetée pour me déplacer pour aller travailler parce qu'avant je n'en avais pas l'utilité. Donc au début pour faire banlieue à banlieue et puis là plus récemment pour faire banlieue à Paris. Et puis ensuite je viens aussi d'acquérir un vélo, qui me permet plutôt de me déplacer dans Paris, surtout. Et puis – puisque je le laisse maintenant dans Paris puisque j'ai un parking dans Paris, donc ça me permet d'être

assez modulable. [...] au tout début je le garais dans mon appart », et puis là le but c'était de laisser ma voiture dans Paris pour aller à mon point de travail ou en vélo ou en transports en commun, histoire de pas avoir à – tu vois – à rentrer dans Paris en voiture, donc j'ai un parking dans Paris où je peux aussi garer mon vélo. Donc maintenant le but – enfin c'était pas le cas avant – c'est de rentrer dans Paris et d'aller à mon point de travail en métro plutôt et après de prendre mon vélo ou ma voiture sur place. » (Charlotte, active, célibataire en colocation, sans enfants)

La construction du système de modes de transport de Charlotte s'est donc faite en plusieurs temps. Elle a d'abord acquis la voiture lorsqu'elle travaillait en banlieue. Lorsqu'elle a commencé à travailler dans Paris, le temps passé à chercher une place et le coût associé aux amendes très fréquentes qu'elle devait payer l'ont incitée à tester le vélo. Le temps de trajet depuis chez elle jusqu'à son aire de clientèle en vélo l'a poussée à louer une place de parking à l'année, entrer dans Paris en automobile, la garer et y récupérer son vélo. La difficulté à franchir le périphérique en heure de pointe (elle raconte avoir testé différentes portes et avoir étudié le plan de Paris pour trouver le passage du périphérique le moins encombré) l'incite maintenant à s'y rendre en métro. Son système complexe n'a donc pas été conçu de façon globale en amont, mais par la résolution successive de problèmes qui se posaient à elle. Partie d'un unique mode de transport, son caractère peu pratique au vu de la diversité des trajets et des territoires l'ont poussée à multiplier les moyens empruntés. Le vélo était rapide pour les courts trajets intramuros, mais bien moins pour aller de la banlieue à Paris. Sur ce trajet la voiture était plus rapide, mais pouvait être ralentie par les embouteillages. À chaque fois, un souci de temps de transport a guidé sa recherche, mais celle-ci s'est faite en plusieurs moments. Dans ce contexte, les pratiques multimodales relèvent donc majoritairement de l'absence de – ou de l'impossibilité d'accéder à – un unique mode de transport permettant de réaliser tout ce que l'on souhaite, plus que de la possibilité joyeuse d'en utiliser plusieurs.

À l'inverse, la nécessité de chaîner peut imposer des pratiques modales que l'on n'aurait pas ordinairement. Ainsi, si l'on reprend l'exemple de Maël, il observe que l'usage de la voiture pour se rendre dans Paris est fortement lié à ses sorties dans le centre le soir. Lorsqu'il s'y rend uniquement pour des raisons professionnelles, il prend le RER pour se rendre dans le centre, ce qui lui évite les embouteillages. En revanche, s'il sait qu'il sort le soir il souhaitera rentrer chez lui en voiture après son activité de loisir. Comme rentrer chez lui entre le travail et la sortie n'est pas envisageable, en raison du temps que cela impliquerait, il prend alors la voiture pour se rendre au travail. Voici comment il l'explique :

« Parce que en fait ça remonte à une époque où les soirées c'était facilement 3 h du matin. C'était encore il y a une dizaine d'années ça. Et après il y a plus de transports. Donc c'est un peu une roue de secours, c'est une sécurité. » (Maël, couple biactif, semi-retraité, sans enfants au domicile)

Les trajets en voiture lors de sorties sur Paris, dont il raconte qu'elles finissent souvent avant une heure du matin, pourraient en réalité être faits en transports en commun, moyennant une vigilance sur l'heure. En réalité, l'habitude a été prise à un moment où ses heures de sorties n'étaient pas compatibles avec les horaires des transports en commun. En outre, on peut souligner qu'en rentrant à minuit, bien que la possibilité de rentrer en RER existe, elle prendrait beaucoup plus de temps qu'un retour en voiture<sup>6</sup>.

## **Conclusion intermédiaire : une réflexivité ponctuelle, une rationalité en temps**

Le constat d'une forte propension à changer de mode d'un déplacement à l'autre sur les journées dont l'emploi du temps est complexe nous a incité à faire l'hypothèse d'une réflexivité accrue chez les personnes aux programmes d'activités chargés, visant à optimiser de façon plus fine les moyens de transport. Or les résultats de cette section permettent de critiquer cette interprétation de deux manières.

Premièrement on peut constater que les individus ne découvrent ou ne se mettent à employer différents modes de transport que lorsqu'ils sont confrontés à des problèmes. Ces problèmes peuvent être de l'ordre du temps de trajet, des contraintes de présentation de soi ou d'enchaînement des activités. Une forte variabilité d'un jour sur l'autre est ainsi le signe de l'absence d'une solution réellement satisfaisante, plus que d'une ouverture des possibilités. La réflexivité se développe en situation d'insatisfaction avec les modes que l'on emploie, plus que comme une attitude constante de la part de l'individu. En cela nous allons dans le sens de Guillot (2010) en faisant le constat que la réflexivité n'est pas une attitude constante de la part de l'individu. Le reste du temps, l'usage d'un mode plutôt qu'un autre apparaît comme allant de soi pour les enquêtés et il est nécessaire d'obtenir le récit des premières réalisations de certains trajets, ou des modes de transport employés auparavant, pour comprendre à quel point ce qui est une évidence au moment de l'entretien a pu résulter d'une construction progressive.

---

6 L'argument de l'impossibilité de rentrer chez soi est plus potent, en situation d'entretien, que celui d'une volonté de s'économiser un quart d'heure, voire une demi-heure de trajet, ce qui expliquerait que ce soit celui qui est plus volontiers mis en avant.

Ceci nous amène à questionner l'idée d'une pratique spécifique de la réflexivité propre aux populations qui changent de mode de transport. Comme la réflexivité apparaît comme une réponse à un problème plus qu'une attitude générale, il est difficile d'imaginer qu'elle puisse s'appliquer uniformément à l'agencement des activités et au choix des outils de mobilité. Plutôt, dans la lignée de ce que nous présentions dans l'introduction générale, on peut émettre l'hypothèse que les personnes qui ont des emplois du temps complexes ont plus souvent l'occasion d'être confrontés à des problèmes et donc ont plus souvent recourt à des pratiques réflexives.

Deuxièmement, les contraintes prises en compte peuvent dans la plupart des cas être traduites en temps de transport. Ainsi, les individus, pour un trajet donné, utilisent le plus souvent le mode le plus rapide *dont ils aient la connaissance et la disponibilité*. De nombreux enquêtés n'ont pas nécessairement conscience de l'intégralité des options dont ils pourraient disposer. En revanche, parmi celles qu'ils ont déjà utilisées au moins une fois, les choix n'intègrent des contraintes non liées au temps – fiabilité, confort... – que si la différence de durée de trajet par rapport au moyen le plus optimal est négligeable : les individus ne doublent pas leur temps de trajet par conviction écologique ou agrément, du moins pas pour des trajets quotidiens. Sur un trajet origine-destination donné, remplacer un mode de transport plus rapide par un autre nettement plus lent indique un accident, une grève, une incompatibilité totale en matière de présentation de soi, ou tout autre obstacle physique à l'utilisation du premier<sup>7</sup>. Enfin, nous voyons que les personnes ayant une pratique exclusive de la voiture n'échappaient pas à cette règle : l'usage de l'automobile apparaît comme une réponse à une contrainte plus que comme un goût pour ce mode en particulier.

Ces résultats sont cohérents avec plusieurs constats issus de la littérature. Ainsi, Massot et Armoogum observent qu'en Île-de-France l'usage exclusif de l'automobile est une pratique modale « rationnelle » du point de vue du coût et du temps de transport pour 91 % de ceux qui y ont recours (Massot et Armoogum 2003). De façon différente, une étude menée entre 1993 et 1994 par V. Kaufmann (2002) portant sur quatre agglomérations européennes<sup>8</sup> montrait que quoique les individus n'estiment pas nécessairement correctement le temps nécessaire pour réaliser leur trajet domicile-travail par différents modes (la voiture et les transports en commun),

---

7 Ces réflexions peuvent se mener à l'échelle de la boucle de déplacement : par exemple, l'impossibilité de réaliser un trajet retour par un certain mode imposera le mode aller. C'est le cas des moments où la proximité dans le temps de deux activités oblige à enchaîner les déplacements : on observe des réactions domino entre les modes employés pour l'un et pour l'autre.

8 Grenoble, Lausanne, Genève et Berne.



leur utilisation de ceux-ci était très largement rationnelle en temps par rapport à leurs estimations : pour se rendre au travail, seuls 17 % n'utilisaient pas le mode qu'ils estimaient le plus rapide sur ce trajet.

Nous souhaiterions cependant nous assurer que cette double hypothèse de la réflexivité ponctuelle appuyée à une volonté d'optimiser son temps de transport est uniforme à l'échelle de la population. Nous allons donc l'approfondir en nous centrant sur l'étude de populations « extrêmes » en termes de rapport au temps, à savoir celles avec des programmes d'activités très contraints ou très peu contraints.

## **II. Des logiques modales rationnelles en temps par rapport aux destinations, quel que soit le rapport au temps de long terme**

Nous cherchons dans ce chapitre à montrer que le temps ne joue pas directement sur la façon d'agencer les modes de transport employés. Les circonstances qui déclenchent des pratiques réflexives seraient les mêmes que l'on ait des programmes d'activités chargés ou non. La différence entre les deux étant que dans le premier cas on serait plus fréquemment confronté à ces éléments déclencheurs. En outre, les éléments pris en compte dans la prise de décision seraient les mêmes : il s'agirait dans tous les cas du temps de transport et de la possibilité d'enchaîner les modes d'un déplacement sur l'autre.

Nous avons cependant jusqu'ici travaillé tout d'abord avec un rythme de vie calculé de façon quantitative exclusivement sur les activités hors du domicile sur une journée puis de façon qualitative, mais sans tenir compte des appartenances sociales des individus. Que se passe-t-il lorsque les différences de rythme de vie sont dues à des événements s'inscrivant dans la durée et pouvant prendre la forme de contraintes s'imposant au foyer ? On peut faire l'hypothèse que le rythme de vie se construit sur des durées plus longues et inclut des contraintes qualitatives non visibles dans notre analyse quantitative ayant un impact sur les pratiques modales. Par ailleurs, dans la section précédente nous avons concentré notre analyse sur les personnes confrontées à des problèmes de transport « moyens » – ceux des actifs – négligeant ainsi des populations plus marginales ou plus rarement confrontées à des problèmes.

Or certaines populations ont la réputation d'avoir des pratiques modales spécifiques, qui pourraient nous amener à revoir notre hypothèse de l'existence d'une logique dominante de rationalité en fins visant à minimiser le temps de trajet. Par exemple, les chômeurs et les retraités sont connus pour leurs pratiques pédestres : nous l'observons indirectement lorsque nous voyions dans la section précédente que les personnes réalisant moins de deux heures d'activité hors de chez eux étaient surreprésentées dans les pratiques exclusivement piétonnes et dans les pratiques modales combinant la marche et l'automobile. En allant plus loin on peut se demander si le fait d'avoir non seulement un emploi du temps léger ce jour-là, mais aussi de savoir que ce sera le cas les jours suivants ne démultiplie pas l'effet du programme d'activités restreint du jour de l'enquête. Deuxième exemple, celui des populations généralement considérées comme ayant les contraintes temporelles les plus fortes – à savoir les familles avec enfants – connues pour leurs pratiques automobiles. Savoir qu'il doit *potentiellement* aller chercher son enfant n'a-t-il pas un impact sur le choix du mode de transport d'un individu, même quand ce potentiel ne se matérialise pas ? Les populations dont les contraintes temporelles sont très faibles ou les obligations sociales très fortes ont-elles des logiques s'éloignant de celle d'un choix circonstancié des modes de transport ?

Nous allons donc nous pencher sur des populations en fonction du statut par rapport à l'emploi et le statut familial, en considérant que ces deux critères donnent un bon aperçu du long terme et des contraintes domestiques. Nous allons montrer, sur les deux populations extrêmes (de par leurs contraintes spatio-temporelles) que nous présentions dans le paragraphe précédent – d'une part les ménages sans enfants composés d'actifs inoccupés ou inactifs et d'autre part les familles avec enfant – qu'il est tout de même possible d'interpréter leurs pratiques modales comme le résultat de stratégies de gestion de l'espace et d'enchaînement des activités : les *processus* de choix de modes de transport à employer sont relativement similaires quel que soit l'emploi du temps des individus. Nous verrons ainsi que bien plus qu'un problème d'agencement du temps, la question des modes de transport adaptés peut donc se traduire en termes d'espace.

## **II.A. Pratiques modales des personnes non pressées : le résultat d'une logique rationnelle en termes de temps**

Toute une partie de la population française dispose de marges de manœuvre temporelles larges : en ce qu'elles n'ont pas d'obligation de présence au domicile ou à l'extérieur. Les personnes ne travaillant et n'étudiant pas et n'ayant pas d'enfant au domicile ont régulièrement des plages horaires très étalées pour se déplacer et réaliser leurs activités. Ces personnes, qui sont peu pressées par le temps et ne sont – en théorie – pas soumises au diktat de l'urgence devraient être moins souvent confrontées à des problèmes et donc avoir des pratiques moins réflexives que les individus pressés par le temps. En particulier, la contrainte de devoir économiser du temps pour pouvoir « caser » toutes ses activités est absente. Nous allons ici analyser les pratiques modales des personnes sans profession, des retraités et des chômeurs.

### **II.A.1 Un paradoxe : des pratiques modales faisant la part belle à la marche... mais dont les modes motorisés ne sont pas absents**

Dans la section précédente, nous mentionnions le fait que de nombreuses personnes étaient contraintes, pour les longues distances, à faire passer leurs modes « préférés » au second plan – souvent des modes « actifs » – en faveur de modes de transport plus rapides. Qu'en est-il des individus qui disposent de plus de temps et de ressources pour se mouvoir ? On pourrait imaginer que l'absence de contraintes temporelles les inciterait à avoir des pratiques monomodales, étant donné qu'ils disposent de tout le temps nécessaire pour se déplacer exclusivement par le mode le plus confortable ou le plus à leur goût.

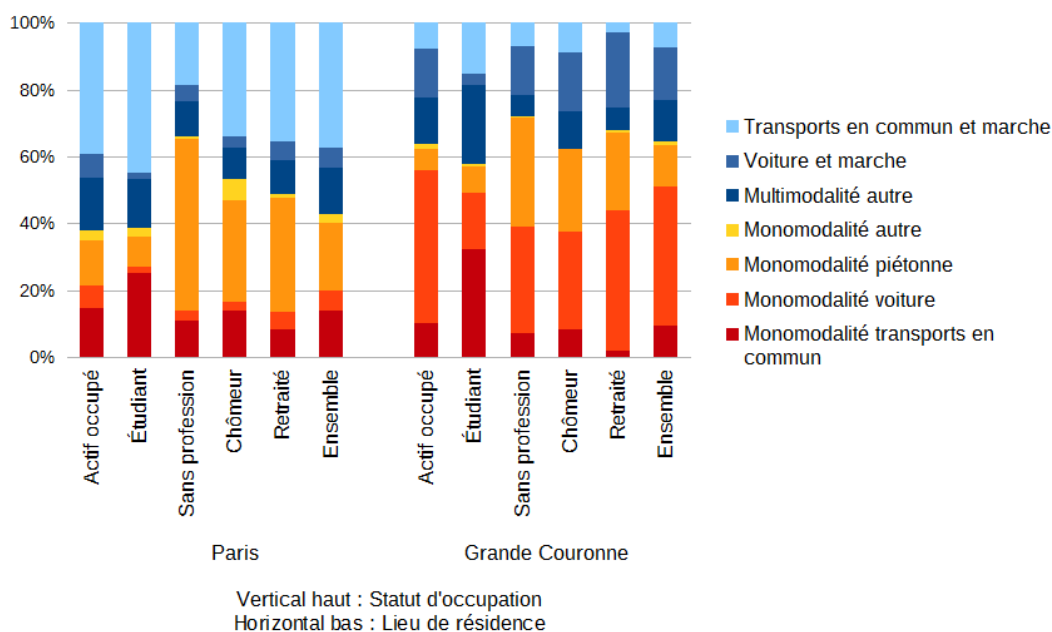
Pour le voir, nous étudions les pratiques modales en fonction du type d'occupation (Illustration 13)<sup>9</sup>. On retrouve en partie les résultats que l'on obtenait en regardant les emplois du temps peu chargés et qui sont cohérents avec la littérature : une surreprésentation des pratiques exclusivement piétonnes chez les chômeurs et chez les inactifs n'étudiant pas, et ce quel que soit le lieu de résidence.

Cependant, le recours aux modes motorisés est loin d'être absent. Dans Paris, quoique les chômeurs et les retraités articulent moins transports en commun et marche que les actifs occupés et les étudiants, cette pratique représente tout de même un tiers de cette population un jour donné. En Grande Couronne, ils ont plus souvent recours à une combinaison de la marche et de la voiture que les autres populations.

9 Voir annexe page 516 les valeurs en Petite Couronne

L'usage exclusif de la voiture, quoique moindre que parmi les catégories ayant a priori des emplois du temps plus chargés, concerne entre un tiers et 40 % des différentes populations ne travaillant et n'étudiant pas. Si l'on repasse à une analyse par les programmes d'activités, on trouve des résultats similaires : les Parisiens passant moins de deux heures en activité hors du domicile sont plus de 40 % à employer au moins une fois un mode motorisé. En Grande Couronne, ils sont les deux tiers. Comment expliquer ces résultats ? Un peu naïvement, on peut se demander pourquoi les retraités et les chômeurs n'ont-ils pas recours aux modes qui ont été présentés comme « plus agréables » dans le courant des entretiens ?

Illustration 13 : Pratiques modales en fonction du type d'occupation et du lieu de résidence



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Nous allons montrer tout d'abord que les pratiques pédestres des personnes disposant de temps ne sont pas si éloignées en termes de distances parcourues de celles des personnes ayant des emplois plus contraints. Dans un second temps nous montrerons qu'en raison de la disposition dans l'espace des activités propres à ces populations, une volonté de se déplacer en modes de transport actifs – qui sont souvent les modes « préférés »<sup>10</sup> – reviendrait vite à des durées de trajet telles que cela rendrait

10 À noter que nous n'avons rencontré personne ayant l'approche inverse, c'est-à-dire souhaitant utiliser la voiture tout le temps et étant ponctuellement contraint de marcher. En revanche certains se contentent de ne pas valoriser la marche plus qu'un autre mode.

impossible la réalisation de plus d'une activité par jour, ou dépasserait le temps que l'on souhaite consacrer à une activité, même plaisante. On assiste donc à une structuration des modes de transport en fonction des distances à parcourir, certes laissant une plus grande part aux modes lents, mais toujours régie par des contraintes de durées.

## **II.A.2 Des pratiques pédestres à ne pas confondre avec des promenades**

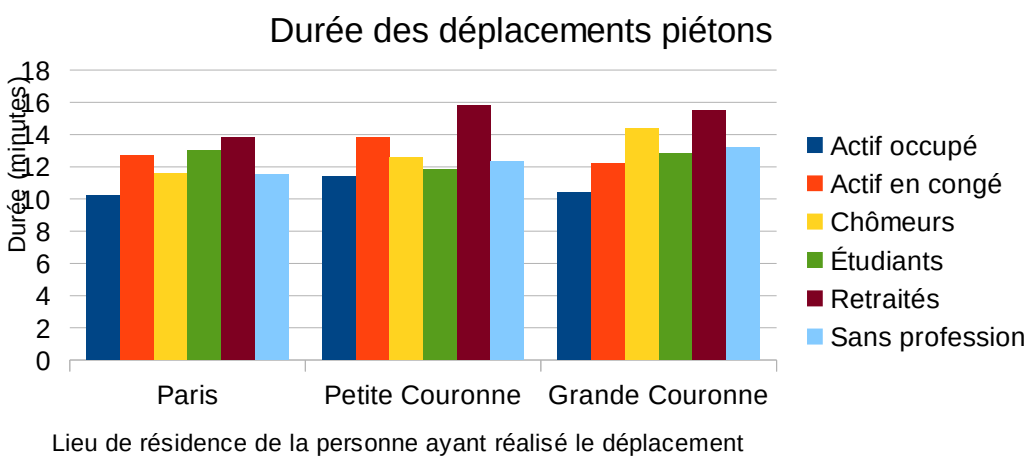
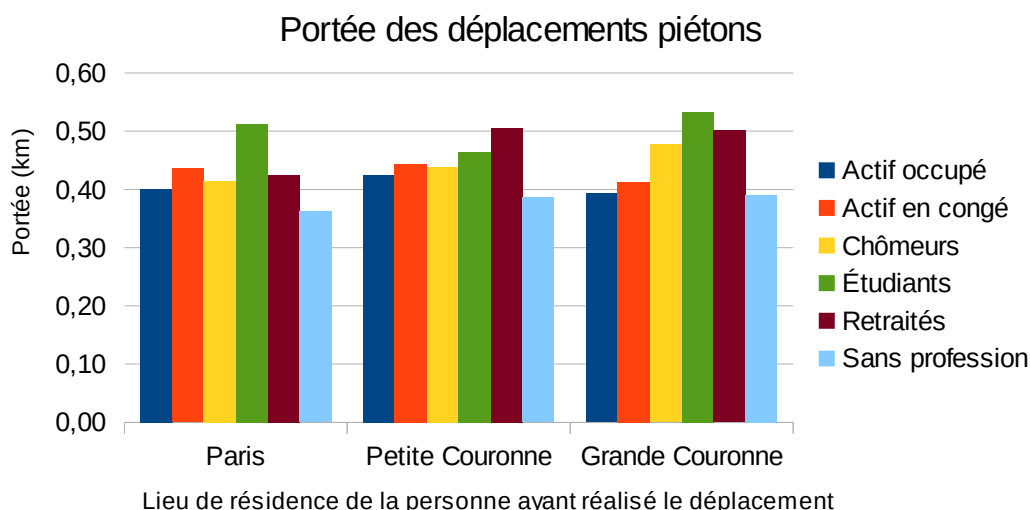
Une image bucolique de la mobilité des personnes ayant des programmes d'activités peu contraints est celle de personnes disposant de temps prêtes à en profiter pour faire de longs trajets à pied. L'envers de ce lieu commun est celui d'individus disposant de peu de ressources et par conséquent contraints de parcourir de très grandes distances à pied, ce qui réduit leurs possibilités de se rendre à de nombreux endroits. Ainsi, le sens commun voudrait que lorsque l'on a un programme d'activités chargé, on fasse en modes motorisés des trajets que l'on aurait faits à pied en d'autres circonstances.

### ***II.A.2.1 Des portées et des durées de trajets piétons qui dépendent peu des contraintes des individus qui les réalisent***

En particulier, on pourrait supposer que les personnes moins pressées par le temps sont prêtes à en consacrer plus à se déplacer à pied. Pour tester cette hypothèse, nous étudions les distances et les durées par déplacement à pied en fonction du statut d'occupation et du lieu de résidence de la personne qui l'a réalisé (Illustration 14). Nous vous renvoyons texte 8 (page 158) pour la décision quant à la manière de présenter ces résultats.

En distance, les écarts sont remarquablement faibles : l'écart entre la moyenne la plus élevée et la plus basse est de 150 m. Les personnes qui parcourent en moyenne les déplacements à pied les plus longs sont les étudiants et les retraités, les autres catégories n'étant pas statistiquement distinctes. Chez les habitants du centre, les déplacements piétons des actifs ayant travaillé le jour de l'enquête ont une portée très proche de celle des chômeurs et des retraités, les personnes sans profession ayant en moyenne des déplacements plus courts.

*Illustration 14 : Portée et durée des déplacements intégralement piétons en fonction de lieu de résidence et du type d'occupation de la personne réalisant le déplacement*



*Champ : déplacements piétons réalisés par individus majeurs résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur*

Si l'on se penche sur les *durées* moyennes, les actifs réalisent les déplacements piétons les plus courts en temps, les retraités les plus longs. Cependant, ces écarts sont relativement faibles : moins de cinq minutes. En outre, si l'on regarde la répartition des durées, on constate que, quel que soit le statut d'occupation, le premier quartile est identique. La médiane et le troisième quartile sont plus faibles de 5 minutes pour les actifs ayant travaillé par rapport au reste de la population. La principale différence est sur le neuvième décile, qui est à 20 minutes pour les actifs et

les étudiants (et les individus sans profession dans Paris), contre 30 minutes pour les chômeurs et les retraités. Ces derniers utilisent donc globalement la marche pour réaliser des déplacements similaires en temps à ceux réalisés par les personnes pressées.

*Texte 8 : Manière de présenter des croisements entre variables quantitatives et qualitatives*

*Décrire les variables*

Nous présenterons à plusieurs endroits dans cette thèse les valeurs que prennent des variables quantitatives en fonction de variables qualitatives. Selon les cas, nous insisterons sur leur centralité ou leur dispersion.

Pour les cas où nous souhaitons insister sur leur position, nous fournirons dans le texte la moyenne. Il conviendra de compléter cet indicateur de centralité par des indicateurs de dispersion que nous mettrons en annexe. Traditionnellement, l'indicateur de dispersion employé est l'écart-type. Cependant, dans la mesure où la répartition de nos variables autour de leur moyenne (et de leur médiane) est souvent asymétrique, nous préférons présenter pour chacune les valeurs prises par le 1<sup>er</sup> quartile, la médiane, le 3<sup>e</sup> quartile et le 9<sup>e</sup> décile, que nous présenterons sous forme de graphiques.

Pour les cas où nous insistons sur la dispersion des valeurs, nous présenterons directement 1<sup>er</sup> quartile, la médiane, le 3<sup>e</sup> quartile et le 9<sup>e</sup> décile, que nous présenterons sous forme de graphiques dans le texte. La médiane faisant déjà office d'indicateur de centralité, nous ne compléterons pas par la moyenne.

*Vérifier la significativité des écarts observés*

Nous devons en outre régulièrement vérifier la significativité des écarts entre certaines catégories. La méthode habituellement employée consiste à faire une ANOVA. Cependant, ce test repose sur l'hypothèse d'une distribution normale des données testées, ce qui est rarement notre cas. Nous nous appuierons donc sur le test de Wilcoxon-Mann-Whitney (WMW), qui est un test non-paramétrique (c'est-à-dire qu'il ne repose sur aucune hypothèse quant à la distribution des données). Ce test permet de dire si la distribution des valeurs quantitatives est la même au sein de deux catégories (définies par une variable qualitative), ou dit autrement, nous dit si l'on peut considérer que l'une des séries de données est décalée vers le haut (ou vers le bas) par rapport à l'autre. Nous présenterons ces résultats en note de bas de page ou à la suite des graphiques.

Il émerge de ces graphiques que ce n'est pas parce que l'on a peu d'activités ou qu'elles sont plus courtes et que l'on a du temps de disponible que l'usage des modes de transport diffère. En particulier, nous voyons ici que la marche n'apparaît pas régie par une logique d'agrément lorsque les personnes disposent de plus de temps. Ces logiques existent, elles sont plus fréquentes lorsque les emplois du temps sont moins chargés, mais elles demeurent minoritaires. Les personnes qui ont des emplois du temps moins chargés n'entreprennent pas de réaliser à pied des trajets que d'autres populations plus pressées auraient réalisés par un mode motorisé.

### ***II.A.2.2 Les enquêtés distinguent clairement entre trajets piéton et promenade***

Ceci est confirmé par les récits d'enquêtés à la retraite ou au chômage. Prenons l'exemple de Gaëlle. Au chômage depuis deux mois au moment de l'entretien, célibataire et sans enfant, elle apprécie énormément les longues promenades et peut se permettre d'y consacrer du temps. Habitante en Petite Couronne dense bien desservie, elle se rend à plusieurs reprises à Paris dans la semaine pour voir différents spécialistes dans le domaine médical et paramédical, qui lui ont tous été recommandés, avec lesquels elle entretient des liens de confiance et dont elle n'envisage donc pas de changer pour les rapprocher de son domicile. Elle raconte ici le retour d'un rendez-vous chez le kinésithérapeute.

« Quand je suis sortie en fait j'avais pas envie de rentrer chez moi, il faisait beau, donc je me suis dit oh bah je vais essayer de rejoindre Saint-Germain-des-Prés, pareil c'est un endroit que j'aime beaucoup, et donc du coup j'ai fait tout un tour à pied. [...] J'ai fait je sais plus, peut-être bien 4 h de marche dans Paris dans la journée. » (Gaëlle, célibataire, au chômage au moment de l'entretien)

Bien qu'elle réalise fréquemment des trajets à pied d'une heure ou plus – généralement pour revenir de ses rendez-vous – elle distingue bien ces derniers, qui représentent des loisirs, pour lequel elle se permet de longs détours, des autres trajets purement utilitaristes, où son goût pour la marche ne justifie pas de consacrer une heure de « transport » à un trajet qui pourrait être réalisé en moitié moins de temps à l'aide du métro. Quand bien même le plaisir pris à de telles balades de longues durées et ses conditions physiques l'incitent à ne pas chercher à les raccourcir, consacrer plus de deux heures aller-retour pour un trajet supposerait que ce soit la seule activité qu'elle souhaite réaliser dans journée, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du domicile. Elle rejoint en cela Béatrice, aussi au chômage, habitante Paris, qui explique :



« Par exemple chez cette copine je pourrais aller à pied, mais du coup c'est parce que j'aurais décidé de marcher. C'est faisable à pied quand même. Il faut prendre le temps de le faire, mais... [...] quand j'ai envie de marcher en fait je... je marche vraiment. C'est-à-dire que je pars marcher, mais sans le sac à main, en mettant des baskets et des trucs pratiques pour marcher. » (Béatrice, au chômage, célibataire, un enfant adulte au domicile)

Le choix des retraités et des chômeurs entre deux modes peut ainsi relever de trois situations différentes : ou bien i) l'écart de temps entre deux modes est suffisamment faible pour justifier, le cas échéant, l'usage d'un moyen potentiellement plus lent, mais plus agréable, ou bien ii) le trajet est défini clairement comme une activité à part entière (Ory et Mokhtarian 2005) auquel cas on choisit en fonction de l'agrément<sup>11</sup>, ou bien iii) on assiste à un report sur le mode le plus rapide. En fait de choix modal, ces individus disposent surtout de la possibilité de rajouter une activité de loisir dans leur journée sous la forme d'une promenade<sup>12</sup>. Au-delà, il se rapproche remarquablement des logiques des actifs occupés.

### **II.A.3 L'obligation de sortir du quartier qui motive des trajets motorisés**

Il apparaît ainsi que dans leur grande majorité les chômeurs et les inactifs non étudiants n'emploient la marche que lorsqu'elle est adaptée aux distances parcourues et qu'aucun chaînage avec une autre activité n'impose des sauts de puce avec un mode plus rapide. Or lorsqu'ils souhaitent avoir des loisirs ou voir des spécialistes – dans le domaine médical notamment –, on observe que l'offre est souvent insuffisante à proximité du domicile. Même les personnes à mobilité réduite ayant tout fait pour rapprocher leurs activités du domicile sont ponctuellement contraintes de se rendre plus loin. Renée, enquêtée de quatre-vingt-huit ans habitant Paris, quasiment immobile en raison d'un état de santé défaillant et qui se fait livrer ses courses à domicile par ses amies, est tout de même obligée de se rendre à six kilomètres de chez elle pour voir un ophtalmologue (trajet qu'elle réalise en ayant recours au « Pam75 »<sup>13</sup>, en demandant là encore de l'aide à ses amies et en dernier recours aux taxis privés). Une partie de cette population a en outre des revenus réduits et se trouve prête à parcourir des distances plus longues pour accéder à des

11 Dans ce cas, on peut supposer qu'il sera noté en tant que loisir dans l'enquête emploi du temps, le motif « promenade » existant bel et bien.

12 Incidemment, il a été montré que les promenades faisaient partie des loisirs qui étaient sacrifiés lorsque le sentiment de manque de temps augmentait (Degenne et Lebeaux 2003).

13 « Service de transport pour les Parisiens en situation de handicap et à mobilité réduite. » <http://www.pam-info.fr/pour-bien-voyager/le-reseau-pam/decouvrir-pam-75/>

services moins chers (supermarchés discount, médecins ne pratiquant pas de dépassement d'honoraires...). Enfin les loisirs, en particulier culturels, exigent souvent de sortir du quartier.

Une partie de ces activités demande donc de se rendre à une distance dépassant ce qui peut être parcouru en une heure de marche. Dès lors, la durée même de l'activité peut lui faire perdre de son intérêt : si une promenade d'une heure peut être appréciée, au-delà d'une certaine durée, l'utilité que l'on en tire diminue. Si l'on pousse le raisonnement jusqu'au bout, on conçoit que la distance que l'on peut parcourir à pied est contrainte par l'effort physique que requiert la marche, la fatigue dissuadant de faire des trajets trop longs. Par conséquent, dès lors que ces individus s'éloignent du domicile, la logique est d'emprunter un mode motorisé ou un vélo.

Les logiques de chaînage jouent de la même façon que pour les enquêtés qui travaillent ou étudient. Prenons l'exemple de Paule, retraitée de 78 ans vivant seule. Elle a un emploi du temps très peu chargé en activités et en temps hors du domicile : ses sorties, trajets aller et retour compris, durent rarement plus de deux heures. Une seule de ses journées comporte trois activités. Sur les cinq jours de la semaine, trois demi-journées sont passées intégralement au domicile. L'époux de Paule est hospitalisé dans une résidence médicalisée à proximité de chez elle. Elle va le voir chaque jour : à deux reprises à pied pendant la semaine et à trois reprises en voiture. Les raisons de cet usage de la voiture sont à une reprise une averse au moment du trajet et à deux reprises un enchaînement avec des achats. Regardons le récit de situations menant à des pratiques différentes :

« Non, j'avais pris ma voiture, je suis d'abord allée au... là où était en principe le colis, comme c'était fermé je suis allée voir mon mari toujours en voiture, je ne suis pas revenue, là, et puis quand je suis partie de la résidence je suis retournée en voiture au relais et je suis revenue ici. Voilà. » (Paule, retraitée, vit seule)

« PAULE : Qu'est-ce que j'ai fait l'autre jour, je suis partie très tôt, ah bah c'est le jour où je suis allée [au centre commercial], je suis partie de bonne heure pour aller voir mon mari après. [...]

Q : Et du coup vous êtes allée au centre commercial et vous êtes repassée par chez vous avant d'aller chez votre mari ?

PAULE : Je suis allée directement... ah non, parce que comme j'avais pas mis tellement de temps je suis revenue ici et je suis repartie à pied. » (Paule, retraitée, vit seule)

Il est important de constater qu'alors même que ses programmes d'activités sont extrêmement peu chargés, il lui arrive d'être contrainte par des horaires, comme c'est le cas ici avec les heures d'ouverture du point relais et les heures de visite à la résidence médicalisée. Ces brefs moments de contrainte ont pour conséquence immédiate d'inciter Paule à chaîner ses activités entre elles. Notamment, cela l'incite à chaîner l'activité « loin » du domicile qu'est la récupération au point-relais et celle à grande proximité que représente la visite à son époux. Le reste du temps, elle rentre chez elle entre ses différentes activités, ce qui lui permet de changer de mode de transport et de se rendre à la résidence médicalisée à pied, ce qui est plus court en temps en raison de la courte distance à parcourir.

Statistiquement cependant, les individus disposant de temps rentrent bien plus à leur domicile entre chaque excursion ou entre deux échelles de distances. Ainsi, s'il arrive fréquemment d'enchaîner à pied des achats chez le marchand de journaux, l'épicier et le boulanger, on rentre chez soi avant l'excursion de l'après-midi pour laquelle on prendra un mode motorisé. Il en découle que les contraintes présentées par le mode employé lors du trajet précédent ne s'appliquent au mieux qu'entre un aller et un retour. Les contraintes de présentation de soi et de logistique se posent donc activité par activité, permettant de s'adapter individuellement à chacun. Par extension, il est plus facile de réaliser les activités à faible distance du domicile à pied ou en vélo, là où elles seraient chaînées avec d'autres activités rejointes en voiture chez des personnes ayant un rythme de vie plus élevé. Ceci explique la surreprésentation de pratiques combinant marche et automobile chez les habitants de Grande Couronne passant moins de deux heures hors de chez eux par rapport aux personnes sortant plus de deux heures (voir page 124 chapitre 2) : la densité étant plus faible, la probabilité de devoir parcourir des distances peu adaptées aux piétons est plus grande que dans le centre. Cependant comme ils rentrent chez eux entre chaque activité, ils peuvent laisser la voiture chez eux pour les destinations plus proches (s'il y en a), à la différence des actifs occupés habitant le même territoire.

Ainsi, même dans les cas de contraintes plus lâches, l'exploitation des aménités les plus élémentaires d'Île-de-France incite à utiliser, même ponctuellement, des modes plus rapides. Si la marche peut être pratiquée sur des durées légèrement plus longues que chez les personnes ayant des contraintes temporelles, la différence n'explique pas la surreprésentation des pratiques pédestres au sein de ces populations. En revanche, l'absence de raison de s'éloigner du domicile, notamment en raison de l'absence d'emploi rémunéré incitant à parcourir des distances longues, pousse aux

pratiques piétonnes. Les programmes d'activités peu contraints qui autorisent les retours au domicile facilitent, paradoxalement, une pratique multimodale en permettant l'adaptation des modes aux destinations.

Enfin, lorsque les enquêtés peu contraints par le temps ont le choix entre deux modes motorisés, ils optent facilement pour le plus rapide. Voyons le récit de Thibaud et Thérèse, retraités parisiens de 87 et 91 ans utilisant encore leur voiture régulièrement. Ils racontent leur trajet pour aller à une des destinations où il leur arrive de jouer au bridge (ils en mentionnent trois différentes), située en plein centre de Paris où il est difficile de se garer. Ils n'utilisent donc pas leur voiture pour s'y rendre, mais ont le choix entre le bus et le taxi :

« Q : Et il y a pas de bus qui vont par là-bas ?

THÉRÈSE : si, mais il faut trois quarts d'heure, une heure. Et encore !

THIBAUD : une fois on y est allés en autobus, mais on s'était dit – tu sais on est partis avant déjeuner. On s'était dit qu'on allait déjeuner au restaurant de la maison des X. Alors là on a pris tout notre temps. On est partis... effectivement, on prend un premier autobus, le 39, et puis après on change d'autobus, on prend le 94, qui nous dépose boulevard Saint-Germain pas très loin de la rue de Poitiers.

THÉRÈSE : Et alors pour ce trajet il fallait au moins trois quarts d'heure une heure.

THIBAUD : Et encore ! On est arrivés par le 89 en haut de la rue de Dantzig. On s'est mis à prendre le taxi parce qu'on a du mal à marcher hein. Avec l'âge arrivant on est un peu handicapés donc...

Q : Le taxi ça prend combien de temps à peu près ?

THIBAUD : oh le taxi moins d'une demi-heure, 25 minutes. Entre 20 et 25 minutes. » (Thibaud et Thérèse, en couple, retraités)

On voit qu'il leur arrive de suivre une logique d'agrément ou d'expérimentation : c'est le cas le jour où Thérèse et Thibaud décident de « prendre tout leur temps » et d'essayer le bus. Cependant cette logique a un caractère exceptionnel et tous deux s'en souviennent à ce titre. En situation normale, la logique suivie est une logique d'économie de temps, auquel cas le bus représenterait un mode trop lent à leur goût. Outre que le retour les obligeait à marcher trop longtemps (les arrêts de bus ne sont pas au même endroit à l'aller et au retour), le temps que cela leur a pris est resté gravé dans leur mémoire : les exclamations « trois quarts d'heure, une heure, et encore ! » reviennent à deux reprises. Passer autant de temps dans les transports !

Chez la plupart des personnes âgées, la forte utilisation du bus<sup>14</sup> – mode relativement lent par rapport aux autres moyens de transport mécanisés – s'explique plus par l'absence de voiture, le prix du taxi et la difficulté physique à utiliser le métro que par un goût pour les modes « lents ». Le bus est employé lorsqu'il est le mode le plus rapide pour réaliser des activités sortant du rayon d'action de la marche.

\*

\* \*

Loin d'être purement dans des logiques d'agrément dans le choix de leurs modes de transport, les personnes disposant de temps sont donc tout aussi « rationnelles en temps » que celles avec des programmes d'activités plus chargés. Leurs contraintes sont les emplacements des activités qu'elles recherchent et les limites aux temps qu'elles souhaitent consacrer à se déplacer. Ces limites posées, les personnes ayant des programmes d'activités peu contraints ajustent leurs modes de transport aux distances parcourues selon une logique tout aussi rationnelle que les personnes manquant de temps. On revient ainsi à un usage contextualisé des modes de transport où la vitesse – tout comme la lenteur – répond à des logiques d'accès à des distances spécifiques.

## **II.B. Pratiques modales d'une population a priori très contrainte : les familles avec enfants**

Les personnes qui ne manquent pas de temps ont donc tendance à avoir une logique de choix des modes de transport liée aux distances à parcourir et à des problèmes de chaînage, c'est-à-dire une logique similaire à celle pratiquée par l'ensemble de la population. Qu'en est-il lorsque les contraintes au domicile et en dehors se renforcent ? Cette population est réputée pour sa pratique automobile, habituellement expliquée par la complexité des emplois du temps qu'impliquent les enfants. À l'encontre de ces analyses, nous allons montrer qu'il est possible d'interpréter cette pratique moins comme le résultat d'une tension sur le quotidien, mais plus sur les lieux.

### **II.B.1 Une population réputée pour sa pratique automobile**

Bien que nous n'ayons pas intégré la variable indiquant la présence d'enfants au sein du ménage de l'individu dans notre indicateur renseignant sur le rythme de vie, il s'agit là du type de facteur qui augmente la pression temporelle chez les adultes

---

14 Voir la fiche thématique de l'OMNIL sur la mobilité des seniors (« La mobilité des seniors » 2013) : la part du bus dans les transports collectifs est de 40 % parmi les retraités, contre 25 % pour l'ensemble des Franciliens. Cette part croît passés soixante ans, tandis que la part modale de la voiture diminue dans le même temps.

(Goodin *et al.* 2005 ; Hjorthol 2008 ; Wajcman 2008)<sup>15</sup>. Ils impliquent une vie plus centrée sur le domicile, mais aussi de plus fortes contraintes de mobilité pour les adultes qui en sont responsables. Nous retrouvons ces résultats dans le chapitre précédent. La régression sur le nombre d'activités (tableau 4 page 90 chapitre 2) montrait que la présence d'enfants de moins de 11 ans au sein du ménage se traduisait par un coefficient très significatif et positif : ils augmentaient de près d'un tiers les destinations hors domicile. En parallèle, leur présence diminuait de 7 % le temps passé hors du domicile. La présence d'enfants âgés de 11 à 18 ans avait un impact bien plus faible, on suppose en raison de leur plus grande indépendance (Massot et Zaffran 2007).

Il n'est donc pas étonnant que dans la littérature s'intéressant aux liens entre la complexité de l'emploi du temps et les modes de transport, les familles avec enfant aient été très étudiées. Dans plusieurs études quantitatives, portant sur les États-Unis, l'Allemagne et la Norvège, le fait d'avoir des enfants a été documenté comme étant un facteur qui augmente la probabilité d'un usage, voire d'un usage exclusif de la voiture (Nobis 2007 ; Kuhnimhof, Chlond, et von der Ruhren 2006 ; Hjorthol 2008 ; Buehler et Hamre 2014). Cependant les explications à ce phénomène sont différentes selon les articles. Les arguments avancés par Kuhnimhof *et al.* sont qu'il est plus pratique d'utiliser la voiture lorsque l'on est plusieurs et qu'il s'agit d'un choix rationnel en termes de coût par voyageur. Dans l'enquête de Hjorthol réalisée en Norvège, on explique l'usage de la voiture par une volonté de limiter la hausse du budget-temps de transport dans un contexte où le budget distance augmente en raison des accompagnements des enfants. Dans une étude qualitative portant sur des mères résidant au Havre, Hani (2009) soutient que c'est le fait de jongler entre différentes sphères d'activités (travail, enfants, courses) qui pousse à l'usage de la voiture. L'analyse de Franke et Maertins (2005) citée par Nobis (2007), va à la fois dans le sens de Hani et dans celui de Kuhnimhof *et al.* Une étude qualitative, réalisée par (Prédali 2005) s'intéresse à la mobilité des mères en Île-de-France. Elle propose une vision moins centrée sur la voiture des déplacements que les études ayant lieu en Norvège, aux États-Unis ou au Havre. Selon l'auteur, la voiture renforce la possibilité de chaîner les activités et donc les achats et les accompagnements. Elle remarque en outre que certaines enquêtées qui pratiquaient les transports en commun avant la naissance se sont mises à utiliser une voiture après la naissance de leurs enfants, car il s'agit d'un moyen plus simple pour transporter les mineurs et porter des courses lourdes. Enfin, plusieurs travaux insistent sur l'inquiétude croissante des

15 À noter que Southerton et Tomlinson (2005), s'intéressant au sentiment de manque de temps (et non pas à la pression temporelle comptabilisée en nombre d'activités par exemple), trouvent une absence de significativité associée à la présence d'enfants.

parents quant à la sécurité des enfants, ce qui les inciterait à avoir recours à l'automobile, moyen perçu comme plus sûr pour les véhiculer (Yeung, Wearing, et Hills 2008 ; Fyhri *et al.* 2011). La voiture apparaît donc comme le moyen de transporter les enfants en toute sécurité, de se déplacer plus vite sur des distances qui se sont allongées avec leur arrivée, de chaîner les activités et ainsi de multiplier les sphères d'activités.

Trois points méritent d'être soulignés. Premièrement, à l'exception de l'étude de Frédérique Prédali, ces enquêtes portent toutes sur des populations habitant des villes ou des régions très favorables à l'automobile. Deuxièmement, l'âge des enfants est relativement peu exploré. Ainsi, Nobis observe une augmentation de l'usage exclusif de la voiture au sein des ménages en fonction de l'âge des enfants et Prédali souligne que les enfants les plus jeunes sont un obstacle à l'usage des transports en commun, mais Kuhnimhof *et al.*, Hani, Hjorthol ainsi que Buehler et Hamre ne précisent pas les âges concernés. Or dans la mesure où les modes employés par les enfants pour se rendre à l'école varient en fonction de leur âge (Yeung, Wearing, et Hills 2008 ; Fyhri *et al.* 2011), on pourrait supposer que cela rejaillit sur les pratiques modales des adultes. Troisièmement, ces études ne prennent pas forcément en compte les pratiques piétonnes mises en œuvre par les adultes. À ce titre, elles ne permettent pas de saisir les éventuelles stratégies spatiales des ménages consistant à ramener les activités à distance pedestre du domicile.

Nous cherchons donc à voir ce qu'il advient si l'on prend en compte le paramètre du lieu de résidence et de l'âge. Nous faisons donc trois régressions (Tableau 9), l'une sur la probabilité de réaliser au moins un déplacement en voiture, la seconde sur la probabilité de réaliser au moins un déplacement à pied et la troisième sur celle de réaliser au moins un trajet en transports en commun, en reprenant les mêmes variables que dans les régressions faites précédemment (voir chapitre 2, page 91, texte 3) à l'exception du jour de l'enquête. Rappelons que nous y distinguons entre la présence d'enfants de moins de onze ans et la présence d'enfants entre onze et dix-huit ans au sein du ménage, ce qui nous permet d'explorer notre hypothèse du rôle de l'âge.

Nous allons ici nous concentrer sur les deux variables indiquant la présence d'enfants au sein du ménage, nous vous renvoyons au texte 9 pour plus de détails sur la lecture du reste du tableau. Concernant l'impact de la présence d'enfants, les résultats vont dans le sens des études précisant l'âge des enfants. La pratique des transports en commun est découragée par la présence d'enfants de moins de 11 ans, ce qui va dans le sens des résultats de Prédali. La présence d'enfants renforce la probabilité

d'emprunter une voiture, mais l'effet est plus fort lorsque les enfants ont entre 11 et 18 ans que lorsqu'ils ont moins de 11 ans. Ainsi, la présence des premiers augmente de 25 % la probabilité d'avoir recours à l'automobile, contre seulement 7 % pour les seconds. Ceci va dans le sens des résultats de Nobis qui constatait une hausse de l'usage de la voiture avec l'âge des enfants. Enfin, l'effet sur la marche est contrasté. Alors que la présence d'enfants de moins de 11 ans augmente de 15 % la probabilité de réaliser un trajet à pied, vivre au sein d'un ménage avec des collégiens ou lycéens *diminue* cette probabilité de 6 %.

Ceci confirme qu'avoir des enfants est un phénomène à conséquences multiples et parfois contradictoires sur la mobilité : selon l'âge des enfants et le lieu de résidence, les conséquences sur les pratiques modales des parents ne sont pas les mêmes. On note en particulier qu'une partie des explications aux avantages fournis par la voiture ne sont pas pleinement compatibles avec les résultats observés. Si la voiture répond à la nécessité de *transporter* les enfants, comment expliquer l'importance de la pratique piétonne, même au sein des ménages où les mineurs ont moins de 11 ans ? De même, si la voiture est principalement une question de chaînage, cela n'explique pas son rôle renforcé lorsque les enfants grandissent.

*Texte 9 : Lecture et commentaire du tableau 9*

La personne de référence est une femme d'un niveau d'études compris entre bac et bac+2, ayant un revenu compris entre 1 200 et 1 800 euros net, qui est allée travailler le jour de l'enquête et appartenant aux CSP+, habitant Paris, célibataire sans enfants, de moins de 35 ans.

Exemple de lecture : Notre personne de référence a 68 chances sur 100 d'avoir réalisé un trajet piéton le jour de l'enquête, mais seulement 14 d'avoir réaliser un trajet en voiture, ce qui est cohérent avec son lieu de résidence parisien. Toutes choses égales par ailleurs, habiter en Grande Couronne multiplierait par plus de 4 la probabilité d'employer une voiture.

Commentaire :

On retrouve dans les grandes lignes les résultats habituels sur l'usage de ces trois familles de modes de transport. Être un inactif, une femme et habiter dans le centre augmentent la probabilité d'avoir réalisé un trajet à pied. L'usage de la voiture est renforcé lorsque l'on est un homme, que l'on a des revenus supérieurs à 1 800 euros par mois, que l'on habite dans les zones moins denses, que l'on est un actif occupé et que l'on a plus de 34 ans. Les transports en commun sont plus pratiqués par les actifs (particulièrement les CSP -) et les étudiants, les femmes, les personnes habitant dans le centre, les célibataires et les moins de 35 ans.



Tableau 9 : Probabilité de réaliser un trajet à pied, en voiture et en transports en commun. Régressions quasibinomiales sur modèle LOGIT.

Nom de variable	Modalités	Marche			Voiture			Transports en commun		
		Coeff.	Ecart/REF.	Signif.	Coeff.	Ecart/REF.	Signif.	Coeff.	Ecart/REF.	Signif.
(Intercept)		0,77	Valeur pour la personne de réf. : 0,68	***	-1,85	Valeur pour la personne de réf. : 0,14	***	0,83	Valeur pour la personne de réf. : 0,70	***
Sexe	Femme	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Homme	-0,23	-8%	***	0,31	30%	***	-0,18	-6%	***
Études	Pas bac	-0,04	-1%		-0,22	-18%	***	-0,25	-8%	***
	Bac à bac+2	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Bac+3	0,08	3%	*	-0,12	-10%	**	0,24	7%	***
	En cours	-0,28	-9%		-0,42	-31%		0,15	4%	
Revenu par unité de consommation (euros)	1 200 ou moins	0,01	0%		-0,54	-38%	***	0,27	8%	***
	1 200-1 800	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	1 800-2 700	0,02	1%		0,13	12%	**	0,08	2%	.
	Plus de 2 700	0,06	2%		0,17	15%	***	0,19	6%	***
	Non fourni	-0,35	-12%	***	0,00	0%		-0,03	-1%	
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-0,77	-27%	***	1,34	176%	***	-0,68	-23%	***
	Grande Couronne	-1,27	-45%	***	2,20	332%	***	-1,43	-49%	***
Occupation	Actif occupé CSP+	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Actif occupé CSP-	-0,01	0%		-0,05	-4%		0,17	5%	***
	Étudiant	0,34	10%		-0,37	-28%		1,00	24%	**
	Retraité	0,55	15%	***	-0,24	-19%	***	-0,74	-25%	***
	Autre inactif, chômeur ou actif en congé	0,48	14%	***	-0,69	-46%	***	-0,63	-21%	***
Type de ménage	Célibataire	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	En couple	-0,36	-12%	***	0,32	31%	***	-0,41	-13%	***
	Autre	-0,67	-23%	***	-0,24	-19%	***	-0,13	-4%	.
Enfants de moins de 11 ans dans le ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	0,55	15%	***	0,08	7%	*	-0,13	-4%	***
Enfants entre 11 et 18 ans dans le ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	-0,18	-6%	***	0,26	25%	***	-0,04	-1%	
Âge	18-34	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	35-54	-0,09	-3%	*	0,17	16%	***	-0,20	-6%	***
	55-64	-0,01	0%		0,35	35%	***	-0,42	-14%	***
	Plus de 64	0,01	0%		0,04	3%		-0,48	-16%	***

Codes de significativité : \*\*\* : p<0,001 ; \*\* : p<0,01 ; \* : p<0,05 ; . : p<0,1

Champ : individus de 18 ans ou plus résidents d'Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

À l'inverse, les explications par la question d'une hausse des distances nous semblent plus fructueuses, en ce qu'elles permettent mieux d'expliquer les évolutions en fonction de l'âge des enfants. La limite d'âge employée n'a en effet pas été choisie au hasard : 11 ans est l'âge auquel un enfant entre normalement au collège, ce qui modifie les distances qu'il est amené à parcourir au quotidien. En suivant cette piste, nous allons chercher à montrer que la variété des pratiques modales peut en grande partie s'expliquer par la façon dont les adultes jonglent entre la diversité des lieux d'activité des enfants et les moyens de ne pas avoir à les y accompagner, plus que dans des caractéristiques intrinsèques de confort et « d'agilité » de l'un ou l'autre des modes utilisés.

## **II.B.2 Stabilité des choix modaux et des lieux des adultes à l'arrivée des enfants**

Il y a un usage plus fréquent de la voiture lorsque les enfants sont du voyage, mais ce phénomène est à nuancer. En effet, dans la mesure du possible, les parents tentent de maintenir l'absence de voiture lorsqu'ils l'utilisaient peu avant et continuent de l'utiliser si l'usage était de la prendre sur certains trajets.

Soulignons tout d'abord que la recherche sur la socialisation des enfants à la mobilité a bien montré que nos pratiques de déplacement, notre rapport à l'espace, notre aptitude à nous mouvoir ainsi que les modes de transport que nous employons sont le résultat d'un processus d'apprentissage au sein duquel les parents jouent un rôle très important (V. Kaufmann et Widmer 2005 ; Vincent 2008 ; Oppenchain 2011 ; Devaux et Oppenchain 2012). En cela, les enfants ne représentent pas une instance indépendante du ménage au sein duquel ils sont élevés. Leurs goûts en matière de mobilité – si encore ils sont pris en compte – reflètent principalement ceux de leurs parents. Par conséquent nous analyserons leurs conséquences sur les pratiques modales des adultes comme un arbitrage *des adultes* face à la contrainte d'avoir à faire les trajets avec les enfants et non pas comme une négociation avec ces derniers.

La pertinence de cette approche est renforcée lorsque l'on s'intéresse aux récits des enquêtés quant aux modes employés avec leurs enfants. Sur les neuf ménages avec enfants que nous avons interrogés (corpus thèse), nous avons rencontré seulement deux exemples de déplacement dont le mode a été modifié par le fait de devoir transporter des enfants et non pas par la destination en elle-même. L'un porte sur un trajet domicile-travail autrefois réalisé en transports en commun, mais réalisé en voiture depuis qu'il est couplé à l'accompagnement de l'enfant à la crèche (crèche située à proximité du lieu de travail). Le second cas est celui d'Élodie qui accompagne ses enfants à une piscine rarement utilisée par la famille, originalité due à la période de vacances. Cette piscine est plus loin que la piscine habituelle et le

déplacement pour s'y rendre est fait en voiture. Élodie déclare qu'elle aurait réalisé ce trajet en vélo si les enfants n'avaient pas été présents. Il s'agit là d'une solution ponctuelle à une situation rare et non pas de l'instauration d'une nouvelle habitude basée sur la voiture<sup>16</sup>.

Concernant les autres parents actifs, comment évoluent les modes de transport employés pour les trajets domicile-travail en fonction de l'accompagnement des enfants ? Nous constatons qu'il ne varie pas d'un jour sur l'autre, qu'il y ait accompagnement ou non. Lorsqu'ils doivent accompagner les enfants à l'école, Élodie se rend au travail en vélo (en le poussant à pied jusqu'à l'école), Étienne et Henri en voiture en chaînant avec l'accompagnement, Quentin en voiture (après être rentré chez lui après avoir accompagné son enfant à pied), Euxane, Wilma et Louis en chaînant marche et transports en commun. Ces modes sont identiques lorsqu'ils n'ont pas d'accompagnement. Au sein de notre corpus, l'hypothèse selon laquelle « il est plus facile de transporter un enfant en voiture qu'avec un autre mode de transport » s'est très rarement trouvée être une explication à une pratique modale différente lorsque les adultes sont en compagnie d'enfants.

Si l'on élargit notre analyse aux adultes ayant dû réaliser des trajets avec des enfants (les grands-parents notamment), ces résultats sont renforcés : les logiques à l'œuvre chez les adultes responsables d'enfants sont, bien souvent, les mêmes que celles qui jouent en l'absence des mineurs<sup>17</sup>. Sabine en est un bon exemple. Grand-mère, elle va ponctuellement chercher deux de ses petits-enfants, ayant à peu près le même âge, à leurs crèches respectives. L'un dont les parents habitent en Petite Couronne, l'autre dans Paris. Voyons comment elle raconte ces deux accompagnements différents :

« SABINE : [...] Alors l'après-midi – ça va être comme demain d'ailleurs – je pars pour Courbevoie chercher mon petit-fils à la crèche, et là je vais en voiture. Parce que Courbevoie c'est pas très pratique. Il y aurait bien un bus, deux bus...

STEFAN [époux de Sabine] : et sinon c'est pas très loin en vélo, mais comme ça monte...

SABINE : ça monte terriblement et c'est 20 minutes en voiture. Donc comme c'est pas très loin... [...]

16 Sur les ménages du corpus des achats en ligne, quoiqu'à prendre avec plus de précautions (voir chapitre 1), sur les onze ménages avec enfants, nous ne trouvons qu'un exemple récurrent. Cependant, dans la mesure où cinq de ces ménages habitaient dans du périurbain complètement dépendant de la voiture, il eut été difficile d'augmenter leur pratique automobile.

17 Nous émettons l'hypothèse, au vu de nos entretiens, que ce ne serait pas le cas pour les accompagnements d'adultes. En effet ces derniers sont impulsés plus par le besoin d'un *véhicule* que par celui d'un *accompagnateur*. Ce qui n'est pas le cas des enfants. Quant aux accompagnements de politesse (« je vous raccompagne jusqu'à la gare, j'insiste »), ils sont contraints par normes stipulant d'offrir un confort maximal à la personne accompagnée. Dans ces circonstances, les accompagnements sont très fortement corrélés à l'usage de la voiture et non pas à la façon dont le trajet se serait déroulé hors accompagnement.

Q : et c'est loin de la crèche à...

SABINE : Non, mais j'y vais en voiture : je fais un stop en voiture et après... non, c'est deux minutes, enfin 3 minutes en voiture. Mais c'est pareil, ça monte. Doit y avoir 500 m à peu près de la crèche à chez ma fille. »

« J'en suis partie à 15 h 30 pour aller chercher ma petite fille à la crèche. Alors la crèche elle est dans le 3<sup>e</sup>. Et j'ai pris le métro à Boulogne-Jean Jaurès jusqu'à République. Et après il y avait encore 10 minutes à pied. De la crèche je suis allée au square, 10 minutes à pied, et après je suis rentrée chez ma fille, rue du Temple. [...] Et j'ai quitté à 18 h 40, donc 10 minutes à pied jusqu'au métro République et puis retour. » (Sabine, 66 ans, retraitée, petite couronne)

Le caractère « pratique » ou non de faire le trajet avec les enfants n'est pas pris en compte. Ce qui importe c'est le confort *pour soi* pour se rendre sur place. Les déplacements des enfants eux-mêmes étant très courts, ils sont potentiellement réalisables à pied. Le facteur décisif n'est donc pas de devoir réaliser un trajet avec des enfants en bas âge, ni même de faire des trajets avec des enfants en bas âge à tel ou tel endroit. L'élément principal dans le choix modal est de devoir aller – seule – de chez elle à la crèche de ses petits-enfants. Ici, il est très compliqué de faire le trajet de Petite Couronne à Petite Couronne autrement qu'en voiture tandis que le caractère radial du réseau de métro rend les transports en commun optimaux pour le déplacement vers Paris. On a alors un arbitrage simple en termes de temps de trajet, confort et simplicité cognitive *pour l'adulte*.

Dès lors, d'où provient l'impact des enfants sur les pratiques de mobilité ? Une explication est l'ajout des déplacements qu'imposent les enfants. Pour les ménages ayant fait le choix d'habiter en zone peu dense, les parents souhaitent que cela impacte le moins possible les activités des enfants. Prenons l'exemple de Zoé, qui nous explique pourquoi elle accompagne ses enfants à l'école :

« pour les enfants c'est vrai que c'est... pour eux c'est un confort parce que dans notre coin, si – alors il y a des bus, hein qui desservent... [...] il faudrait qu'ils prennent le bus [...] donc arrêt ici, à [la ville la plus proche] ils reprennent un autre bus, qui l'emmène à [son collège]. En général le matin si ça va bien il y a pas trop de soucis. Le soir ils mettent plus de temps, et à [la ville la plus proche] comme il y a énormément de – enfin énormément... c'est la plate-forme aussi des bus où les enfants descendent reprennent d'autres bus [...] et il y a eu un moment dans la gare [...] c'était un peu chaud quoi, il fallait faire attention parce qu'il y avait des enfants qui se faisaient racketter, enfin c'était pas évident. Donc en 6<sup>e</sup> je trouve ça un peu hard [...] là il faut tout de suite qu'il soit lancé

dans le bain, qu'il change de bus, qu'il rate pas son truc et j'ai des garçons qui sont un peu tête en l'air, donc moi j'ai pas envie qu'on m'appelle en me disant "votre fils il est... je ne sais où en Seine-et-Marne" parce qu'il a raté son bus quoi. » (Zoé, femme au foyer, trois enfants au domicile)

À première vue, son témoignage contredit notre argument de non-prise en compte du confort des enfants. La multiplication des justifications est éloquente : le confort, la complexité du réseau, le caractère contraignant des horaires, le temps du trajet, l'inquiétude pour l'intégrité physique de l'enfant, tout concourt à montrer qu'en tant que mère soucieuse du bien-être de son enfant il est naturel qu'elle les amène au collège. Se faire emmener à l'école représente fréquemment un gain de confort et de temps non négligeable pour les mineurs de ces zones.

Au deuxième regard, on constate cependant que le choix de Zoé était à faire entre ne pas accompagner ses enfants – et donc ne pas aller du tout jusqu'à leur collège – ou les accompagner. La décision à prendre porte sur l'opportunité de réaliser ce déplacement (ou ces deux déplacements si elle rentre chez elle après l'accompagnement) et non pas sur le mode de transport à employer. S'il lui avait été nécessaire de se rendre dans la ville où se trouve le collège pour une autre raison n'impliquant pas son fils, elle aurait certainement pris sa voiture de la même façon. Son enfant adolescent est donc ici source de déplacements, mais pas d'usage de la voiture. Il génère simplement un segment « origine-destination » qu'il est naturel pour Zoé de réaliser en automobile. À noter que les ménages biactifs qui ne peuvent pas se permettre d'emmener les enfants les laissent gérer les inconvénients liés à cette mobilité – comme c'est le cas pour Jeanne, dont les filles de 15 et 17 ans alternent entre covoiturage avec des amies et bus scolaire – ou externalisent une partie des accompagnements à des proches ou des gardes d'enfants. Ainsi, près de la moitié des parents ne réalisent pas d'accompagnement un jour donné (Motte-Baumvol, Belton-Chevallier, et Shearmur 2011). En revanche, Zoé étant mère au foyer, la pression est plus forte d'emmener les enfants elle-même. Paradoxalement l'usage de la voiture pour accompagner les enfants est ici le signal de temps disponible pour les emmener.

L'arbitrage et les ressources des adultes portent donc bien souvent sur l'opportunité ou non de réaliser les accompagnements, plus que sur le mode à emprunter. Entre ces deux extrêmes existent des tactiques visant à repositionner les emplacements des activités, voire à en annuler, ou à avoir recours à une nounou pour certains

accompagnements<sup>18</sup>. Une fois cette décision prise, le moyen de transport s'impose donc en fonction du lieu où l'on doit accompagner (ou aller chercher) l'enfant. En revanche, à mode identique, les enfants génèrent un nombre de déplacements considérables. Un déplacement d'enfant accompagné représente souvent deux déplacements d'adulte. Par conséquent dans les cas où ils sont réalisés en voiture, l'usage de ce mode (en nombre de déplacements et en kilomètres parcourus) augmente plus rapidement que le nombre d'activités des enfants. Ceci peut donner le sentiment d'une explosion de l'utilisation de la voiture associée à la présence de mineurs au sein du ménage.

En outre, nous avançons deux hypothèses pouvant expliquer l'association de la présence d'enfant et des pratiques automobiles. Premièrement, une grande partie des pratiques modales des parents découlent d'habitudes installées en amont de l'arrivée des enfants. Ainsi, à lieu de résidence donné, hors déplacements liés directement à l'accompagnement des enfants, nous n'avons pas observé de reconfiguration des lieux d'activités (des adultes) favorable à la voiture lors de l'arrivée des enfants. Les reconfigurations se font en amont, au moment du passage dans la vie active, et lors des déménagements (Scheiner et Holz-Rau 2013). Les personnes qui habitent en Grande Couronne sans enfants ont déjà un mode de vie basé sur la voiture avant l'arrivée des enfants : leurs lieux d'activités sont déjà distants du domicile, dispersés et nécessitent des vitesses élevées. Ainsi les achats en supermarché et les loisirs hors de la commune sont déjà en place avant l'arrivée des enfants. Par ailleurs, pour certains ménages qui habitaient dans le centre avant d'avoir des enfants, la naissance du premier ou du second coïncide avec un déménagement en zone peu dense : les personnes qui fondent une famille ont envie d'avoir de l'espace et déménagent plus fréquemment en zone peu dense que les célibataires ou les couples sans enfants. Les nouveaux lieux favorables à la voiture sont alors dus au changement de lieu de résidence. Une partie de la hausse de l'usage de la voiture avec la présence d'enfant pourrait donc s'expliquer par la mobilité résidentielle.

Secondement, nous avançons l'hypothèse (moins centrale) que la relation causale entre présence d'enfants et usage de l'automobile peut être en partie due aux critères d'acceptabilité sociale intégrés par les enquêtés. Le témoignage d'Euxane peut nous éclairer sur comment les enfants deviennent associés à l'idée d'un usage accru de la voiture lors des entretiens. Habitante dans Paris, au sein d'un ménage non motorisé, elle raconte qu'il lui arrive de se faire accompagner en voiture lorsqu'elle et sa famille vont chez certains amis :

---

<sup>18</sup> Nous détaillerons ce jeu sur l'espace et le renoncement dans les chapitres ultérieurs analysant la mobilité en situation pressée par le temps.

« Une copine qui habite [en proche banlieue] et du coup quand on va manger chez nos amis qui sont dans le XIII<sup>e</sup> bah c'est sur son chemin, elle vient nous chercher parce que voilà. J'allais dire "parce que du coup c'est plus pratique pour les enfants", mais elle le faisait avant. Et elle nous ramène. C'est sympa. Voilà. » (Euxane, couple biactif, deux enfants)

On voit que la tentation existe de justifier *a posteriori* l'usage de la voiture par la présence d'enfants, quand bien même cet usage existait déjà avant. Il est plus socialement acceptable d'avoir recours à la voiture lorsque l'on est en leur compagnie. Cependant, l'usage de la voiture sur ce trajet est ancré dans des pratiques de sociabilité et de politesse qui datent d'avant l'arrivée des enfants.

La présence d'enfants a donc un impact sur la mobilité en termes de volume de déplacements et de destinations, les pratiques modales qui évoluent à leur arrivée étant rattachées à cette redistribution des lieux. Nous allons maintenant relire nos résultats à cette lumière.

### **II.B.3 Les enfants génèrent des destinations qui évoluent en fonction de leur âge**

En fonction de l'âge et de la densité du lieu de résidence des parents, le fait d'avoir des enfants a plus ou moins d'impact sur le quotidien. En effet, les distances domicile-études des enfants varient considérablement en fonction du niveau auquel ils sont scolarisés, ce qui a un impact sur la mobilité des parents.

Lorsque les enfants sont jeunes, la mobilité associée à leurs accompagnements est fréquemment une mobilité de proximité, que ce soit pour des loisirs (parcs, domicile de camarades non loin...) ou pour leur scolarisation en école maternelle ou primaire. En région France, les écoles primaires sont des structures de proximité : parmi les ménages que nous avons interrogés ayant des enfants de cet âge, aucun ne se trouvait à plus de 10 minutes à pied d'une école primaire, quel que soit l'endroit où ils résidaient. La présence d'enfants de cet âge incite donc à des déplacements très courts qui peuvent être réalisés en marchant. Pour les loisirs, les jeunes enfants se voient proposer en premier lieu des activités à proximité du domicile. Les loisirs non institutionnels<sup>19</sup> eux-mêmes sont calqués sur le rayon d'action restreint des enfants :

« Ou alors les enfants vont jouer au – derrière il y a un parc et notre plus jeune il aime bien jouer, et souvent les enfants du village ils se retrouvent au parc derrière, donc je reste l'après-midi avec lui, et puis on discute avec les mamans, on se retrouve. Il y a ça, il y a une grande promenade à

19 C'est-à-dire ceux qui ne se déroulent pas au sein d'un club ou d'une association.

faire, il y a la forêt là, juste derrière, on part se promener. Donc oui ça ou les enfants font du vélo alors on suit en vélo. » (Zoé, femme au foyer, trois enfants au domicile)

« On va plus loin en voiture, mais... mais les balades quotidiennes, on va dire, c'est en bas, le parc... Il y a un parc pour les enfants qui est par là, où il y a des jeux dessus. Donc, on peut y aller à pied. Il n'y a pas besoin de prendre la voiture. Normalement, enfin... on ne prend pas la voiture, les jours où je la garde... enfin, je ne prends quasiment pas la voiture, sauf le médecin, ou ce genre de choses. Mais voilà, pour le quotidien, non, je ne vais pas... » (Émilie, couple biactif, enfants de 1 et 3 ans)  
(CAL)

Ainsi, tant les destinations scolaires qu'extrascolaires des enfants en bas âge favorisent une mobilité de faibles distances. Ceci favorise l'utilisation de la marche, en donnant dans le même temps des destinations proches adaptées à son utilisation et des retours au domicile brisant les chaînages qui pourraient justifier l'usage de la voiture sur de très courts trajets. En ce sens, la présence de jeunes enfants renforce donc une mobilité intégralement pédestre parmi les personnes ayant peu de raisons de sortir de leur quartier (ce qui n'est généralement possible, en semaine, que dans les zones denses, mais peut être le cas dans les zones peu denses le week-end) et une pratique multimodale les jours ouvrés chez les personnes travaillant. On comprend que, quel que soit le lieu de résidence, le fait d'avoir des enfants de moins de 11 ans est doté d'un facteur positif pour la pratique de la marche.

À l'âge du collège puis du lycée, en revanche, les distances peuvent se faire plus grandes. Ceci est particulièrement vrai dans le périurbain, où les petits cœurs de village disposent souvent d'une école maternelle et d'une école primaire, mais où les collèges sont bien plus espacés et exigent souvent de prendre un car de ramassage scolaire, qui n'est pas toujours direct. Nous avons vu les conséquences de ces nouveaux lieux à travers l'exemple de Zoé qui se sent contrainte d'emmener ses enfants.

Par ailleurs, lorsqu'ils deviennent plus âgés, les enfants ont des amis eux aussi rencontrés au collège ou au lycée et qui ne résident donc plus nécessairement sur l'aire restreinte couverte par l'école primaire. Il faut alors jongler entre accompagnement des parents et modes de transport dispersés pour aller rendre visite à des amis, assister aux soirées, etc. :



« Les sorties le soir c'est toujours nous qui nous y collons. Jacques-Antoine qui n'a pas son permis, l'autre soir il est sorti, bon c'était un truc tôt et tout, on est allés le chercher alors qu'il a 20 ans. » (Jeanne, travaille à mi-temps, trois enfants à domicile)

« Avec la petite voisine elles étaient allées au cinéma le samedi, alors elles arrivaient à trouver un horaire de matinée, souvent elles se faisaient aller à déjeuner sur Disney Village il y a des petits restos, et puis bah c'est "oui oui il y a un bus, on a vu" et puis la dernière fois c'était "maman, bah c'était pas l'horaire, c'était pas le bon, est-ce que tu peux venir nous chercher, sinon il faut qu'on attende encore trois heures cet après-midi pour pouvoir récupérer le prochain". Donc bon bah Maman elle va venir. » (Zoé, femme au foyer, trois enfants au domicile)

Au-delà du cercle d'amis, ce sont aussi les loisirs qui évoluent. Si Jeanne considère qu'il y a tout ce qu'il faut là où sa famille habite, sa fille, Joséphine, quinze ans et présente au moment de l'entretien, n'est pas vraiment d'accord :

« JEANNE : Bah tout se passe [dans la commune de résidence] en fait. Parce qu'il y a du sport, de la culture, de l'art, du scoutisme, donc ça suffit, il y a tout ce qui faut. Et du coup...

JOSÉPHINE : Donc par exemple on va faire de la natation là...

JEANNE : Il y a pas de piscine, c'est vrai.

JOSÉPHINE : Et il y a pas de cinéma, donc du coup...

JEANNE : Ouais, pour cinéma piscine c'est jamais [dans la commune de résidence], alors bah la natation par exemple c'est [dans la commune adjacente], c'est à deux arrêts de bus de train, euh, deux arrêts de train. » (Jeanne, travaille à mi-temps, trois enfants à domicile)

Si la grande proximité de la plupart des activités liées aux jeunes enfants rend possibles des chaînages à pied, lorsque les enfants sont plus âgés, les distances s'allongent et les destinations se diversifient. La présence d'enfants de niveau collège ou lycée représente donc plutôt une incitation à prendre la voiture pour les accompagnements, et ce d'autant plus que la zone de résidence est peu dense. Ceci explique le facteur positif associé à la pratique de la voiture que nous voyions se renforcer lorsque les enfants devenaient plus âgés (Tableau 9). À noter que ces plus grandes distances sont partiellement compensées dans les zones urbaines denses par une autonomisation progressive des enfants. Dans les zones dépendantes de la voiture en revanche, l'accompagnement peut rester pratiqué jusqu'aux 18 ans, voire au-delà pour les activités de loisirs si l'enfant n'a pas le permis de conduire, et le recours au bus de ramassage scolaire est employé au sein des familles biactives (Massot et Zaffran 2007 ; Fyhri *et al.* 2011).

Pour les personnes ayant des enfants, ce sont donc au moins deux régimes de distances différents qui jouent en fonction de l'âge. Accompagner des enfants ne prend pas le même sens selon qu'il s'agisse d'un jeune en école primaire ou au lycée et peut donc motiver mécaniquement des pratiques de mobilité locales ou au contraire obliger à parcourir des distances qui ne seraient pas justifiées autrement. Gérer le fait d'avoir des enfants appartenant à ces deux catégories peut alors relever du défi, en particulier dans les zones peu denses, et ce d'autant plus que les horaires des différents établissements scolaires sont souvent les mêmes.

### **Conclusion : l'usage de la voiture n'est pas lié directement à la pression temporelle imposée par la présence d'enfants**

Au final, si les personnes avec des enfants ont effectivement plus souvent recours à la voiture, nous suggérons que c'est en grande partie en raison des distances des lieux à atteindre que ceux-ci génèrent – lieux qui sont hors de portée pour de la marche – plus qu'en raison d'un inconfort lié au fait de devoir transporter des enfants ou à l'anticipation d'éventuels trajets à réaliser. Les parents utilisent la voiture pour accompagner leurs enfants quand il s'agit de se rendre à des lieux auxquels ils iraient aussi en voiture même s'ils n'avaient pas à y accompagner de mineur. Lorsque les emplois du temps des adultes deviennent plus chargés (c'est-à-dire lorsqu'ils travaillent), s'il existe la possibilité pour les enfants d'être autonomes ou de déléguer les accompagnements à des tiers, des stratégies sont développées pour épargner aux adultes des déplacements supplémentaires potentiellement pesants.

Si la présence des enfants peut entraîner des modifications dans les modes de transport employés par les adultes, ce n'est pas dû à la pression temporelle qu'ils imposent : si les parents utilisent plus fréquemment la voiture, ce n'est pas parce qu'ils souhaitent économiser plus de temps de trajet que lorsqu'ils n'avaient pas d'enfants. La pression diffuse que peuvent représenter les enfants sur l'emploi du temps des adultes, notamment sous la forme d'une incitation à être plus fréquemment au domicile, n'implique pas un changement des pratiques modales. À trajet identique, il y a peu de substitution de modes de transport lents vers des modes plus rapides. En revanche, on observe que les enfants contribuent au développement de lieux d'activités qui leur sont propres et peuvent jouer sur la faisabilité des emplois du temps, les contraintes de transport et le rapport au temps dans son ensemble. Ainsi, nous pouvons relever deux types de pratiques distinctes : l'une où les enfants sont scolarisés à proximité du domicile et l'enchaînement avec le travail pousse les adultes en charge à faire de la marche et un autre mode de transport plus rapide et

une autre où l'enfant est scolarisé au loin et où il incite à un usage de la voiture. Un élément de vie donné – avoir des enfants – entraîne donc des pratiques modales très variables selon le lieu où l'on réside et la disposition des lieux.

Ainsi, de même que les spécificités modales des personnes qui ont des programmes d'activités plus légers – les retraités, les chômeurs et les personnes sans profession – étaient moins dues à une absence de contraintes temporelles qu'à des pratiques spatiales particulières, les spécificités modales des parents sont moins à relier à une obligation de se déplacer plus vite pour lutter contre la contrainte temporelle qu'à une répartition des destinations qui change avec l'arrivée des enfants.

## Conclusion

Dans la première section nous observions que la réflexivité en matière de moyens de transport n'était pas le propre des personnes ayant des pratiques multimodales, mais concernait l'ensemble de la population, dès lorsque l'on se trouvait dans une situation problématique. Dans la seconde section nous avons pu affiner ce constat en montrant qu'aussi bien les personnes pressées par le temps que celles qui en disposent avaient non seulement une même tendance à la réflexivité, mais que celle-ci se traduisait majoritairement en calculs basés sur une rationalité en temps. Que les individus aient un rythme de vie élevé ou faible, qu'ils s'approchent ou non de l'idéal-type de l'hypermoderne, il transparaît que lorsqu'ils sont confrontés à un problème dans leur mobilité, ils sont capables de faire évoluer leur pratique. Dans ces circonstances, ils ont dans la plupart des cas recours à une forme de rationalité en fins, liée aux distances qu'ils comptent parcourir, l'enchaînement de leurs activités dans la journée, et leurs territoires de destination. Celle-ci n'est pas le propre des personnes ayant un rythme de vie élevé : les personnes qui ont du temps font aussi des calculs portant sur ces mêmes critères lorsqu'elles doivent remettre en cause les modes qu'elles utilisent.

Par conséquent, on peut rejeter l'hypothèse que nous faisons à la fin du chapitre précédent : le rapport au temps des individus n'influence par directement leurs pratiques modales. Aussi bien les personnes ayant un rythme de vie élevé que celles disposant de temps, et aussi bien celles qui planifient leur programme d'activités que celles qui improvisent, ont des pratiques modales qui s'inscrivent dans un réseau de contraintes autour des *lieux* à relier. Le sentiment de manque de temps ou une pression temporelle diffuse au cours de la semaine jouent moins sur les modes de

transport employés que les destinations où l'on doit se rendre. Comprendre les liens entre pratiques modales des individus et rythme de vie ne peut passer par un recours aux représentations des individus autour de la vitesse et de la flexibilité des modes de transport : les personnes ont un rapport réflexif similaire aux modes de transport, quel que soit leur rapport au temps. On retrouve là le constat déjà fait recherche après recherche de l'influence des contraintes spatiales et temporelles sur les pratiques modales. Il y a plus de quarante ans, Raymond Fischelet, Monique Fischelet et Nicole May montraient déjà que « *les attitudes et les représentations sociales étaient fort peu déterminantes et s'avéraient des variables moins pertinentes que les facilités et les contraintes de l'environnement* » (Fischelet, Fischelet, et May 1970, p. 65) pour comprendre les moyens de transport qu'employaient les individus.

Ainsi, si les personnes qui réalisent plus d'activités sont plus fréquemment appelées à pratiquer une plus grande variété de moyens de transport, cela ne relève pas d'un rapport différent à la réflexivité ni d'une traduction directe de leur rapport au temps en choix modaux particuliers, mais du fait que les individus se trouvent dans des situations plus variées appelant à des solutions de mobilité plus variées. Les circonstances variables entraînent des utilisations de modes de transport variables, quoique de façon plus forte dans le centre que dans les zones favorables à l'automobile, où l'on peut faire l'hypothèse que cette dernière est plus polyvalente.

En revanche, nous voyons que la compréhension du rôle joué par les modes de transport dans les différences de rythme de vie des individus passe par une meilleure compréhension des pratiques spatiales, des schémas de mobilité et du temps que les individus sont prêts à accorder à leurs trajets. C'est ce que nous allons explorer dans le chapitre suivant.



# Chapitre 4

## Modalités d'arbitrage entre temps et espace

### Introduction

Nous avons montré que le rapport au temps variait au cours de la vie, de la semaine et de la journée et était corrélé à certaines pratiques modales. Nous avons cependant observé que ces pratiques modales étaient plus souvent liées à des problèmes spatiaux qu'à des problèmes strictement temporels. En effet, les raisons des particularités modales des personnes qui réalisent de nombreuses d'activités, ou qui sont soumises à de fortes contraintes temporelles, ne se trouvent pas dans une logique de choix modal différente de celle du reste de la population. À travers l'étude de deux populations extrêmes sur l'échelle du rapport au temps, nous montrions que les modes de transport utilisés découlaient d'une optimisation du temps de déplacement à origine et destination données, que l'on soit dans une situation contrainte ou non par le temps<sup>1</sup>. Pour comprendre les liens entre pratiques modales et rapport au temps, il faut donc d'une part, comprendre à quel jeu sur les distances est associé un rapport au temps hypermoderne, et d'autre part, expliquer cette corrélation.

Pour ce faire, nous allons nous appuyer sur les apports de la géographie du temps, telle que décrite par Hägerstrand (1970), qui permettent d'analyser la façon dont les organisations spatiale et temporelle du quotidien s'entrecroisent. Cette approche part du constat que le temps ne peut pas être stocké et que les individus sont donc constamment contraints par le temps qu'il leur faut pour se rendre aux lieux où ils doivent (ou souhaitent) réaliser leurs activités. Tout déplacement requiert du temps, et en requiert d'autant plus que les vitesses sont faibles et les distances sont longues.

Si l'on souhaite expliquer le lien entre rapport au temps et pratique spatiale, nous devons donc caractériser la façon dont le jeu sur les distances se traduit en jeu sur le temps que l'on consacre à se déplacer, c'est ce que nous décrirons dans la première section. Ceci nous permettra de montrer que l'on n'est pas face à un unique type de comportement de mobilité lorsque l'emploi du temps se complexifie. Dans la seconde section nous aurons recours à la géographie du temps pour interpréter

---

<sup>1</sup> Pour des distances très courtes, cette optimisation passe par des pratiques piétonnes.

l'organisation spatio-temporelle des programmes d'activités comme des arbitrages entre temps consacré à se déplacer et temps consacré aux activités, en prenant en compte que ces arbitrages sont contraints par la disposition des opportunités au sein du territoire et par les vitesses disponibles. Nous montrerons que selon l'activité que l'on pratique, on peut considérer que la contrainte posée par l'espace et celle posée par le temps disponible prennent une dimension plus ou moins importante dans les arbitrages de mobilité : les ressources et les contraintes spatiales à prendre en compte pour comprendre les freins et les leviers de la complexification du quotidien varient selon les situations du quotidien.

## **I. Une hausse du rythme de vie associée à une réduction du temps de déplacement par activité**

Nous allons explorer le lien entre le rythme de vie – et par extension l'allocation des activités<sup>2</sup> – et les distances parcourues, puis entre le rythme de vie et le temps de déplacement.

### **I.A. Distances : les déplacements de proximité augmentent avec le rythme de vie**

Comme nous avons montré dans le chapitre 2 que les pratiques modales prenaient le plus souvent la forme d'une combinaison entre marche et moyen de transport motorisé lorsque l'emploi du temps se complexifie, on peut s'attendre à assister à un éclatement des échelles de distances lorsque le rythme de vie augmente.

Nous allons ici être volontairement très descriptifs. Une première tentative d'interprétation des distances se fera dans la section suivante lorsque nous analyserons la façon dont ces distances se traduisent en temps de déplacement.

#### **I.A.1 Baisse des distances moyennes quand le rythme de vie augmente**

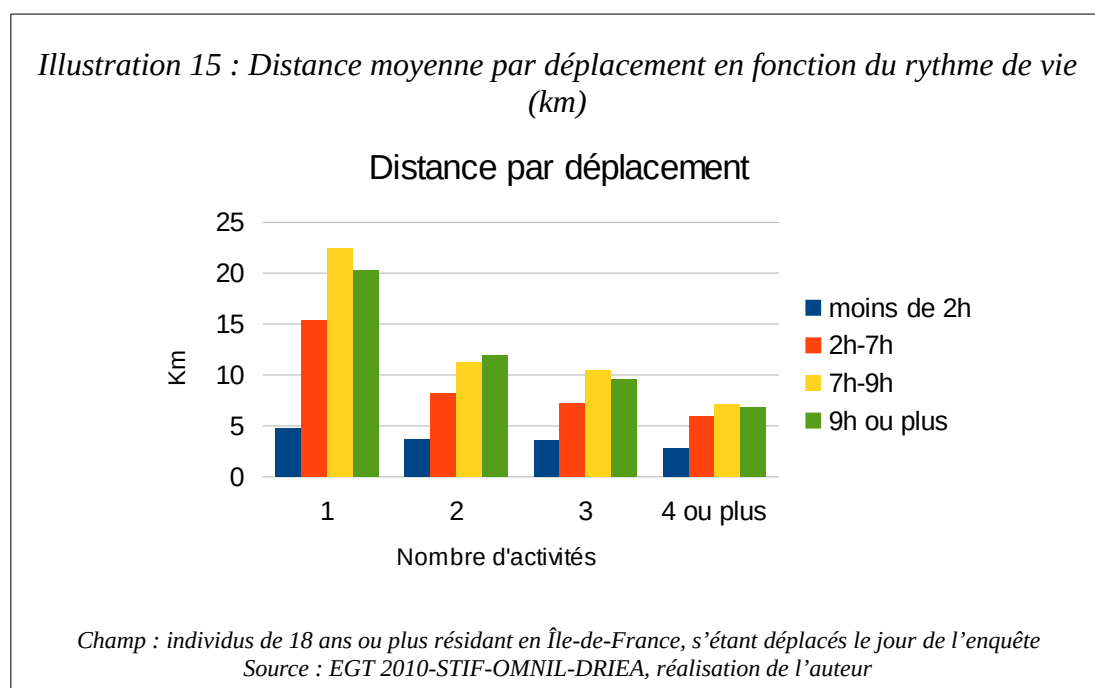
Comment évoluent les distances parcourues lorsque le rythme de vie augmente ? Nous calculons les distances à partir des portées à l'aide de la méthode « standard CERTU »<sup>3</sup>. Les distances moyennes parcourues par déplacement diminuent lorsque

2 Rappelons que nous avons vu dans le chapitre 2 que le rythme de vie était étroitement lié à l'allocation des activités : augmenter le nombre d'activités et la durée hors du domicile est associé à une plus grande fragmentation des activités.

3 En effet, l'EGT 2010 ne fournit que les distances « à vol d'oiseau ». Voir annexe, page 508, pour la méthode employée pour estimer les distances réelles parcourues.

le nombre d'activités augmente et sont en hausse lorsque le temps passé hors du domicile augmente (Illustration 15). L'écart entre les moyennes les plus faibles et les plus élevées à nombre d'activités égal étant de un à quatre et de un à trois à durée hors du domicile fixe.

Premièrement, il y a un effet de rupture nette entre les personnes qui ne réalisent qu'une seule activité et les autres. Lorsque l'on ne réalise qu'une seule activité, on va plus loin que si l'on en réalise plusieurs. Il y a aussi une rupture très nette entre les personnes qui passent moins de deux heures en activité hors du domicile et le reste de la population mobile. On peut supposer que cela est dû à un effort plus grand pour se rendre au travail ou aux études, activités qui durent longtemps. En retour, on peut supposer que les individus rentabilisent leur temps sur place lorsqu'ils se déplacent loin.



Deuxièmement, les distances parcourues diminuent avec le nombre d'activités, et ce même parmi les individus qui restent moins de deux heures hors du domicile. On retrouve là les résultats d'Hadrien Commenges (2013) qui démontre que plus les personnes réalisent d'activités, plus ces dernières se concentrent à l'échelle du quartier.

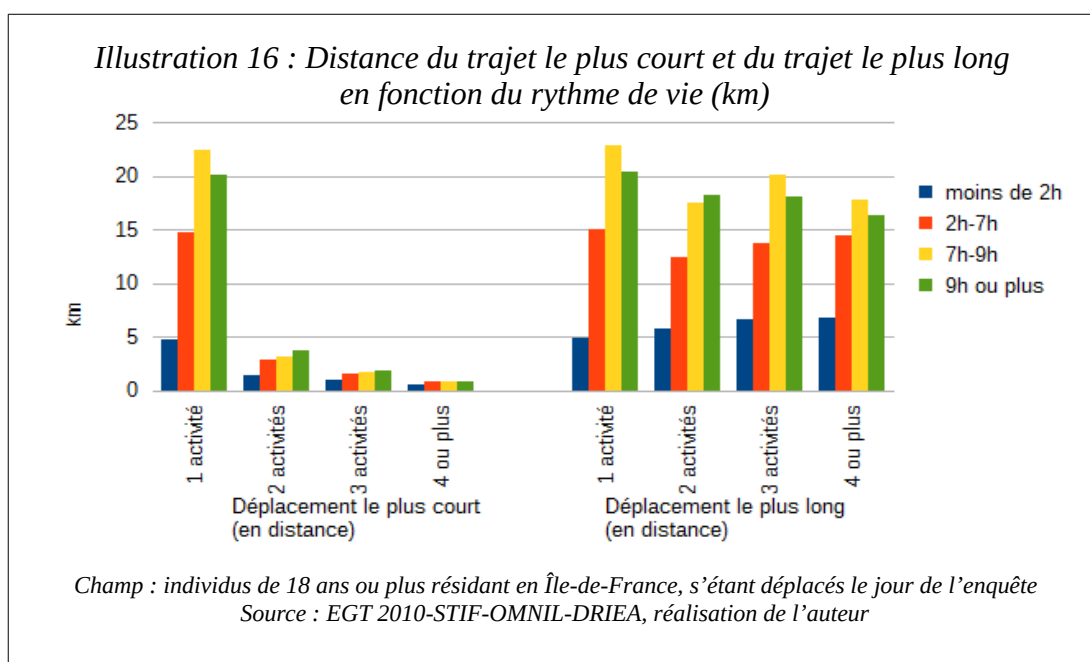
Enfin, on constate que les distances augmentent tant que les individus passent moins de neuf heures hors du domicile, mais stagnent ou diminuent légèrement au-delà. Il semble que les individus sont prêts à faire des efforts supplémentaires pour atteindre



des endroits dans lesquels ils resteront plus longtemps, mais qu'au-delà d'un certain volume de temps hors du domicile, des efforts sont faits pour limiter les distances parcourues.

### I.A.2 Due à une baisse de la distance minimale parcourue

Comme nous avons fait l'hypothèse d'un éclatement des distances lorsque l'emploi du temps se complexifie, nous décidons donc d'affiner ces résultats en regardant la distance la plus faible et la plus longue parcourue par individu (Illustration 16).



On assiste à une relative stabilité de la distance parcourue au cours du déplacement le plus long lorsque le nombre d'activités augmente, et ce en dépit d'une légère hausse chez les personnes qui consacrent moins de deux heures à leurs activités hors du domicile<sup>4</sup> et d'une diminution parmi ceux qui y passent plus de neuf heures. Pour l'activité la plus distante réalisée, la portée du déplacement dépend peu du nombre d'activités. En revanche, on retrouve le fort écart entre les personnes qui passent moins de deux heures en activité hors de chez eux et ceux qui sortent plus de neuf heures.

Si l'on se place du point de vue de la distance la plus courte parcourue, celle-ci chute brutalement dès que l'on réalise deux activités et continue de diminuer au-delà. Bien que les distances minimales soient légèrement plus grandes lorsque le temps hors du domicile augmente, l'amplitude des écarts est restreinte par rapport à ce que nous

<sup>4</sup> Cela invite à penser que lorsque l'on réalise beaucoup d'activités, il y a un effet lié à l'offre : il y a une limite au nombre d'activités que l'on peut réaliser dans un rayon de 5 km autour de son domicile.

observations avec les déplacements les plus longs : quelle que soit la durée passée hors du domicile, les activités supplémentaires réalisées sont faites moyennant des déplacements très courts (en distance), ce qui explique la hausse des pratiques piétonnes avec la complexité des emplois du temps, que nous observions dans le chapitre 2.

### **I.A.3 Vitesses : baisse avec le nombre d'activités, hausse avec le temps hors du domicile**

La hausse des pratiques modales qui combinaient la marche et un mode mécanisé s'expliquerait donc par les échelles de distances parcourues lorsque l'emploi du temps se complexifie : d'une part, des déplacements d'environ 20 km dès lors que l'on passe plus de deux heures hors de chez soi, quel que soit le nombre d'activités, et d'autre part, des distances de l'ordre du kilomètre dès lors que l'on réalise plus de deux activités. Ces déplacements se dérouleraient à pied pour les premiers et par un mode mécanisé pour les seconds. Nous souhaitons nous en assurer en regardant comment les vitesses pratiquées évoluent en fonction du rythme de vie. Pour calculer les vitesses, nous nous sommes appuyés sur ces distances calculées à partir des portées à l'aide de la méthode « standard CERTU »<sup>5</sup> divisées par la durée de trajet déclarée par les enquêtés pour les trajets en mode mécanisé, et nous avons pris la valeur de 4 km/h pour les déplacements piétons.

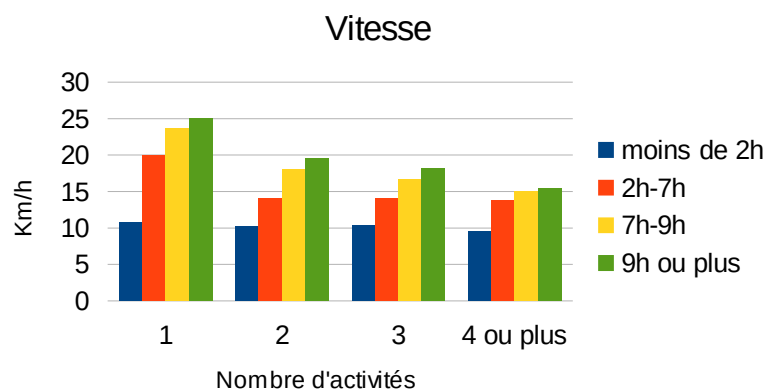
Globalement, la vitesse augmente avec le temps passé hors du domicile et décroît avec le nombre d'activités (Illustration 17). On retrouve un schéma similaire à celui observé sur les distances. S'il est possible que la rapidité globale des transports joue sur le rythme de vie lorsqu'il s'agit de ceux des échanges de biens et de services ou de déplacements professionnels, ce n'est pas le cas au sein du champ de la mobilité quotidienne des individus.

Nous cherchons donc une fois encore à affiner notre lecture en comparant les vitesses sur les trajets les plus longs et les plus courts en distance (Illustration 18). Commençons par les vitesses des trajets les plus longs. Il y a un décrochage entre les vitesses des individus qui consacrent moins de deux heures à leurs activités et les vitesses moyennes pratiquées par le reste de la population. Ceci est cohérent avec les distances plus longues observées chez les personnes restant longtemps à l'extérieur. Lorsque l'on réalise une seule activité dans la journée et que celle-ci dure longtemps, on optimise la qualité de la destination plus que son emplacement et l'on mitige les effets temporels de tels choix en employant des modes de transport rapides. Par ailleurs, pour les personnes qui consacrent moins de sept heures à leurs activités on

<sup>5</sup> Voir annexe, page 508.

assiste à une hausse de la vitesse en fonction du nombre d'activités. Ceci est cohérent avec les observations faites sur les distances, qui augmentaient. Là encore, on fait l'hypothèse que lorsque le nombre d'activités augmente il est nécessaire de sortir du local pour trouver des opportunités justifiant des trajets supplémentaires, ce qui entraîne des distances plus longues et des modes plus rapides.

*Illustration 17 : Vitesse moyenne globale (distance totale parcourue par budget-temps de transport) en fonction du temps hors du domicile et du nombre d'activités pratiquées*

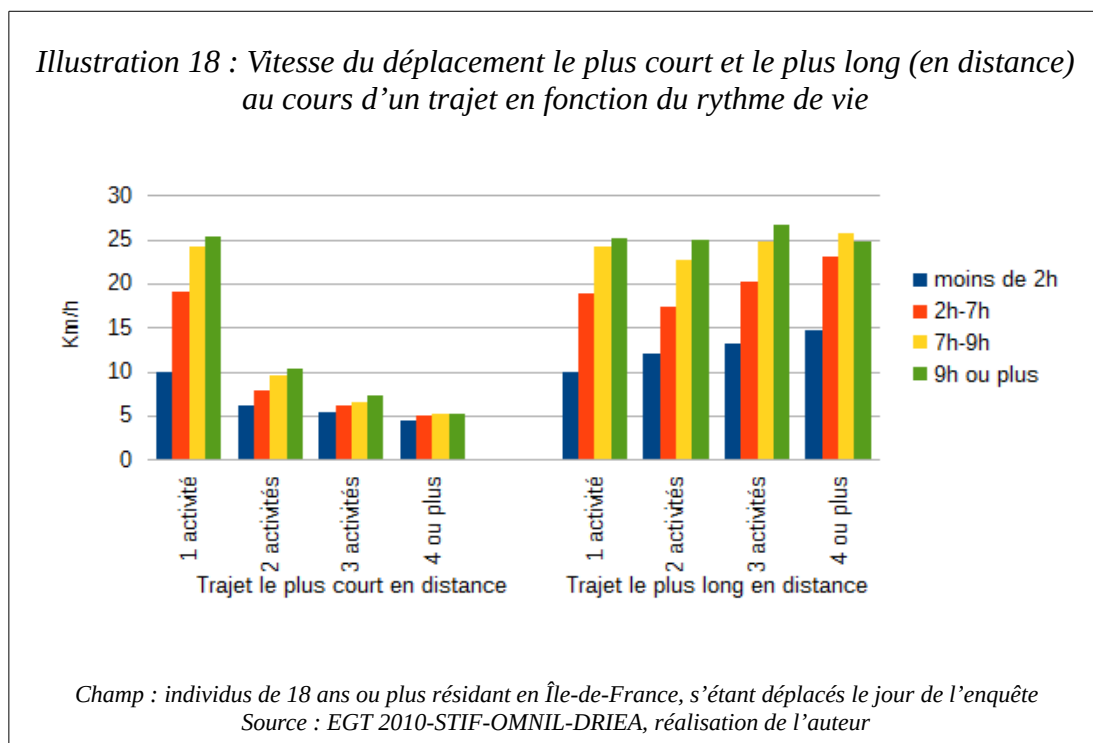


*Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur*

Comme nous avons vu dans le chapitre précédent que l'on n'était globalement pas face à des logiques différentes de choix de mode de transport lorsque l'on est en situation tendue, cette pratique de modes de transport plus rapides lorsque la durée hors du domicile est élevée n'est pas à interpréter comme une meilleure optimisation du temps de transport. Nous pouvons plutôt y voir les indices d'une volonté d'optimiser la distance parcourue en un temps donné lorsque l'on consacre de nombreuses heures à ses activités.

En revanche, pour les trajets les plus courts lorsque les distances diminuent, les vitesses baissent elles aussi. Ceci est contre-intuitif : en effet si la baisse des distances est favorable à la complexification du quotidien en réduisant le temps de trajet, la diminution des vitesses pourrait contrecarrer ces effets. Cependant, là où les écarts de distances étaient de l'ordre de 1 à 10, nous sommes ici sur des écarts de 1 à 5 sur les vitesses. Les écarts de vitesses sont plus réduits que ceux des distances lorsque le rythme de vie augmente. Par conséquent, réduire les vitesses est rentable

en temps si cela est nécessaire à une réduction encore plus forte des distances. Nous revenons là à l'idée que la marche puisse représenter un mode de transport optimal dans certaines conditions.



\*

\*\*

À l'échelle quotidienne<sup>6</sup>, il apparaît donc que les individus ont recours à des vitesses faibles sur des déplacements très courts pour augmenter le nombre de leurs activités. Les vitesses élevées sont employées pour des trajets plus longs, réalisés lorsque les individus passent de longues heures à leur destination. Ces pratiques sont-elles efficaces en termes de temps de transport ? Nous avons observé que les distances décroissaient plus vite que les vitesses. Ceci devrait se traduire sous la forme d'économies de temps de déplacement.

## I.B. Des durées de transport réduites

Nous cherchons donc à observer comment ces distances se traduisent en temps de déplacement : lorsque le nombre d'activités et leur durée augmentent, que se passe-t-il du point de vue du temps de transport ? Si l'on analyse les comportements des

<sup>6</sup> Nous ne nous positionnons pas ici sur les éventuels ajustements de long terme effectués par les individus pour améliorer les modes de transport à leur disposition.

individus sous l'angle de la géographie du temps, ceux-ci peuvent arbitrer entre le temps passé au domicile, celui consacré aux activités hors du domicile et le temps passé à se déplacer. Ces arbitrages ont largement été analysés lorsqu'ils sont réalisés par les actifs : de nombreuses études se sont penchées sur les stratégies employées par ces derniers en fonction de la durée de trajet domicile-travail. Nous souhaitons ici analyser ces arbitrages au sein de la population d'Île-de-France dans son ensemble, mais en prenant la complexité de l'emploi du temps comme point d'entrée. Dans ce contexte, on peut émettre l'hypothèse que les personnes peuvent se permettre des durées d'activité plus longues et un plus grand nombre d'activités grâce à un budget-temps de transport plus réduit. Si l'on reprend la théorie de Zahavi (1974) en revanche, on s'attend à observer une constance du BTT lorsque l'on complexifie son quotidien.

### **I.B.1 Réduction moyenne des temps de transport**

Nous cherchons à vérifier que les personnes qui ont des emplois du temps complexes ont un temps de transport plus réduit. Nous nous intéressons donc d'une part à leur budget temps de transport<sup>7</sup> (BTT) et d'autre part au temps moyen de transport par activité (Illustration 19)<sup>8</sup>.

Les résultats nous rappellent que le rapport au temps est multidimensionnel : le BTT et le BTT par activité n'évoluent pas de la même façon par rapport au nombre d'activités et par rapport au temps passé hors du domicile. Le temps de transport augmente avec le nombre d'activités, à durée d'activité fixe : lorsque l'on va à un plus grand nombre de lieux, on augmente le nombre de trajets et donc le temps passé à se déplacer.

En revanche, il évolue de façon moins linéaire avec la durée totale passée aux activités : on retrouve l'écart entre le comportement de mobilité des personnes passant moins de deux heures hors de chez elles et celui des individus sortant plus longtemps, que nous observions sur les vitesses et les distances, mais au-delà, le temps de transport diminue lorsque le temps d'activité hors du domicile augmente. À nombre d'activités égal, passer plus de temps en activité hors du domicile est donc bien compensé par un moindre temps passé à se déplacer.

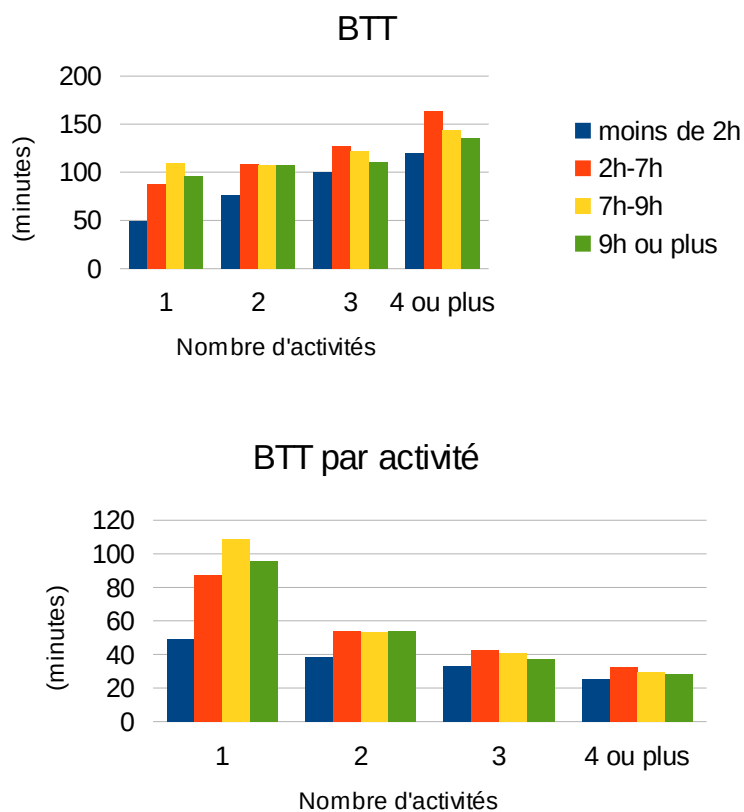
En ramenant ces durées de déplacement au nombre d'activités réalisées, elles diminuent lorsque le nombre d'activités augmente. En revanche, le temps de transport moyen par activité reste stable lorsque le temps passé hors du domicile augmente. En outre, les écarts en fonction de la durée d'activité hors du domicile

7 Durée totale consacrée à se déplacer au cours de la journée.

8 Voir en annexe (pages 522 et 522) les dispersions correspondantes.

sont de moins en moins creusés au fur et à mesure que le nombre d'activités augmente. Plus on réalise d'activités, plus il est nécessaire de maîtriser le temps de trajet qu'engendre chaque destination supplémentaire. Multiplier les sphères d'activités passe donc sinon par un effacement des effets de la distance sur le temps, du moins par une limitation de la place qu'elle occupe sous forme de temps passé à se déplacer.

*Illustration 19 : BTT et BTT par activité en fonction du nombre d'activités et du temps hors du domicile*



Champs : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

## I.B.2 Une réduction du temps moyen due à l'apparition de trajets très courts

Nous pouvons approfondir ce constat en nous intéressant à la source de la baisse des durées moyennes de trajet. Nous nous penchons donc sur les durées maximale et minimale des déplacements pour chaque individu (Illustration 20)<sup>9</sup>.

Lorsque les individus cumulent plus de 2 heures d'activité hors du domicile, le temps passé à l'extérieur est peu corrélé à la durée du déplacement le plus long : qu'ils passent 3 ou 9 heures hors de chez eux, le temps qu'ils consacrent à se rendre à leur activité la plus distante demeure relativement similaire. Néanmoins, les personnes qui passent plus de 9 heures en dehors de chez elles consacrent légèrement moins de temps à leur déplacement le plus long que les personnes qui sortent entre 2 et 7 heures. Ceci est principalement dû à un resserrement de la dispersion lorsque le temps passé hors du domicile est plus long : la médiane et le 3<sup>e</sup> quartile demeurent proches de ceux des personnes qui s'activent moins de 9 heures hors de chez eux, tandis que le 9<sup>e</sup> décile, lui, décroît<sup>10</sup>. Nos résultats sont en accord avec ceux de Schwanen et Dijst (2002) sur les trajets domicile-travail : ils observent une hausse du temps de transport jusqu'à 8 h de travail et une décroissance au-delà.

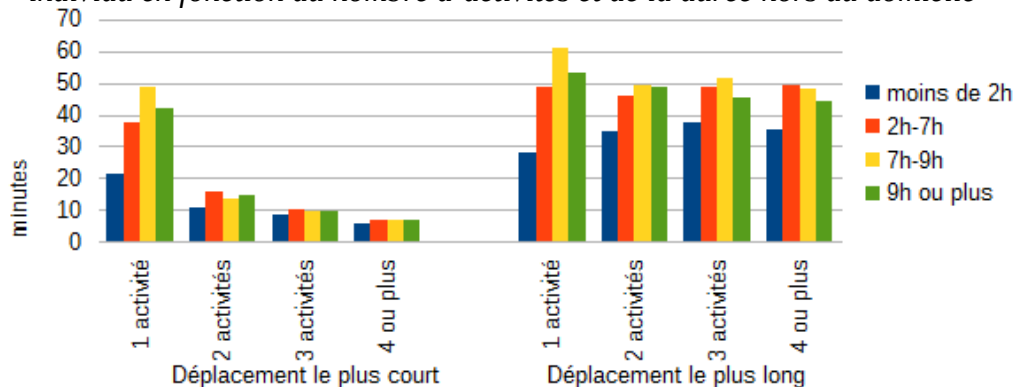
En revanche, en deçà de 2 heures d'activité hors du domicile, on limite le temps consacré aux déplacements. Les individus refusent de se déplacer trop longtemps pour des activités courtes, ce qui rejoint notamment les études sur le ratio entre temps de trajet et durée des activités (Dijst et Vidakovic 2000).

Si l'on cherche à voir s'il existe un lien de corrélation entre le nombre d'activités réalisées et la durée du déplacement le plus long, on constate que la forme du lien dépend de la durée passée hors de chez soi. Ainsi, lorsque l'on consacre moins de deux heures aux activités extérieures, la durée du déplacement le plus long augmente, mais diminue au-delà de trois activités. Plus on rajoute d'activités, plus il est probable de devoir élargir son périmètre d'action, pour avoir une raison de se déplacer. On voit là un effet des opportunités du territoire sur les comportements des individus.

9 Nous vous renvoyons en annexe (page 523) pour des indices de dispersion sous la forme des 1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> quartile.

10 Voir note précédente.

*Illustration 20 : Durée du déplacement le plus court et le plus long réalisé par individu en fonction du nombre d'activités et de la durée hors du domicile*



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Entre 2 et 9 heures hors du domicile, le nombre d'activités est peu lié à la durée du déplacement le plus long. Au-delà de neuf heures en revanche, on observe une diminution, quoique faible, lorsque le nombre d'activités augmente. Cette diminution est entièrement portée par une baisse du 9<sup>e</sup> décile : alors que les valeurs centrales ne changent pas, ce dernier passe de 90 minutes pour les personnes qui réalisent deux activités, à 75 minutes pour celles qui en font quatre ou plus. Au-delà d'un certain seuil de temps hors du domicile, il est nécessaire de limiter le temps que l'on consacre à se rendre à l'activité la plus distante pour pouvoir multiplier les activités. Dit autrement, il est possible que les personnes qui n'ont réalisé qu'une seule activité au cours de la journée se trouvent dans ce cas en raison d'une impossibilité de réduire le temps consacré au trajet le plus long.

Si l'on se penche maintenant sur la durée du déplacement le plus court, on observe qu'elle diminue de façon exponentielle lorsque le nombre d'activités augmente. Dès lors que l'on ajoute une seconde activité au cours de sa journée, le temps pour se rendre à celle-ci dure moins de 15 minutes en moyenne. Cette valeur continue de décroître lorsque des activités supplémentaires sont ajoutées. Par ailleurs, la durée hors du domicile joue à nombre d'activités réduites, mais c'est de moins en moins le cas lorsque le nombre d'activités augmente. Lorsque les activités se multiplient les pratiques de mobilité sont similaires, que les individus passent beaucoup ou peu de temps hors de chez eux : les activités supplémentaires réalisées sont des activités qu'il faut peu de temps pour rejoindre.



Nous pouvons donc faire le constat de deux phénomènes concurrents agissant sur le temps de trajet et sur la durée d'activité hors du domicile. D'une part un ajustement du temps que les individus sont prêts à consacrer au déplacement à celui qu'ils passent à leur activité, qui suppose que le temps de voyage augmente quand le temps hors du domicile augmente (sans préjuger du sens de causalité entre les deux) : les activités les plus longues sont celles pour lesquelles les individus sont prêts à se déplacer le plus. L'effet de seuil du temps de transport entre ceux qui consacrent moins de deux heures à leurs activités extérieures et les autres groupes peut être dû aux activités que ces temps de déplacement dissimulent : les longues durées hors du domicile sont le fait des actifs et des étudiants, qui ont des motivations spécifiques pour se déplacer loin.

D'autre part, il existe des phénomènes de vases communicants entre temps de transport, temps au domicile et temps en activité hors du domicile. À travers une enquête sur les emplois du temps des actifs d'Île-de-France et de la région de Londres, Massot et Proulhac (2010) montrent que pour cette population les effets de balancier se font principalement entre le temps passé au domicile et le temps de transport, le temps d'activité hors du domicile demeurant fixe, avec au sein de ce dernier des équilibres entre le temps consacré aux sphères du travail et du « hors travail ». Nos résultats ici vont plutôt dans le sens d'un effort de la part des individus de mitiger l'effet du temps hors du domicile par une réduction du temps de transport lorsque le temps d'activité hors du domicile total devient conséquent.

\*

\* \*

Nous n'avons pas observé de constance des BTT lorsque l'emploi du temps devient plus complexe : augmenter son rythme de vie est associé à une hausse du temps de transport au cours de la journée. Cette hausse se fait en dépit d'une durée de déplacement par activité qui diminue lorsque le rythme de vie croît : les arbitrages qui permettent des économies de temps transport sont insuffisants à compenser la hausse du BTT entraînée par chaque activité supplémentaire. Nous constatons, à la suite de nombreux travaux, que la théorie de Zahavi s'applique mal à l'échelle d'une sous-population, en dépit de l'existence de phénomènes mitigeant la hausse du BTT.

Or nous montrons que les arbitrages qui diminuent le temps de transport par activité ne se traduisent pas par une réduction uniforme de *toutes* les durées de déplacement, mais par un raccourcissement (en temps) de certains trajets lorsque le rythme de vie augmente, pendant que les déplacements les plus longs sont maintenus. Complexifier

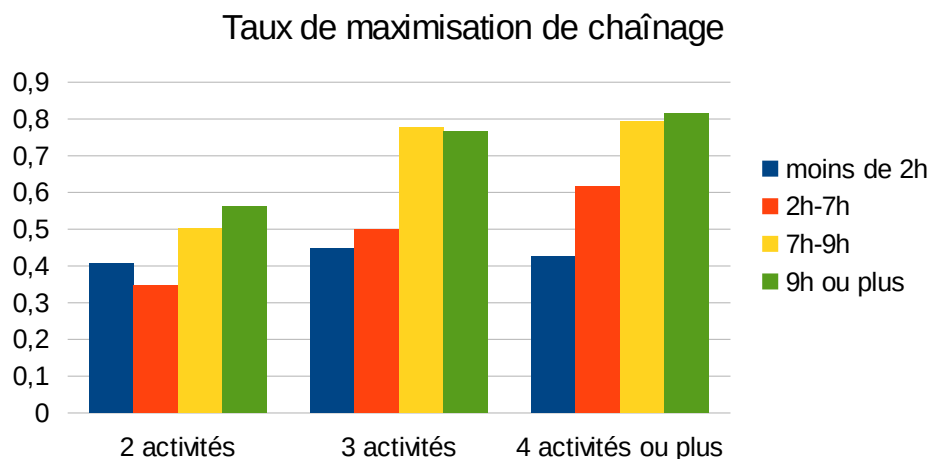
son emploi du temps est donc moins associé à une minoration du poids de la mobilité « longue distance » (en temps) au quotidien et plus à l'ajout de déplacements courts. S'il existe une forme de « constante de Zahavi », celle-ci s'applique uniquement au déplacement le plus long réalisé par individu.

### **I.B.3 Chaînage : hausse avec le rythme de vie**

Un dernier point que nous souhaitons aborder est celui des pratiques de chaînage. Celles-ci peuvent contribuer à la réduction des temps de déplacement. Nous souhaitons voir si elles sont plus utilisées lorsque les emplois du temps se complexifient. Pour cela nous appuyons sur le Taux de Maximisation de Chaînage (TMC) (Boulaïbal 1995 ; Massot 1997) qui correspond au degré d'optimisation de l'enchaînement des déplacements au cours d'une journée. Il s'agit du nombre de déplacements n'ayant le domicile ni comme origine ni comme destination (aussi appelés « déplacements secondaires ») divisé par le nombre maximal de déplacements secondaires possibles (c'est-à-dire le nombre de destinations autres que le domicile moins un) (Tableau 10). Naturellement, cette définition – tout comme la notion même de chaînage – n'a de sens que pour les individus réalisant plus d'une activité hors du domicile dans la journée : nous nous concentrons donc sur ceux-ci.

Contrairement aux autres facteurs que nous avons étudiés (vitesse, distance, durée de transport), le taux de maximisation de chaînage augmente de façon quasi continue à la fois en fonction du nombre d'activités et de la durée hors du domicile (Illustration 21). La seule exception concerne les personnes qui ont un volume de temps hors du domicile inférieur à 2 heures, dont le TMC ne dépend pas du nombre d'activités réalisées. Ceci s'explique en partie par le fait que cette stratégie s'applique non pas à l'échelle d'une activité comme les précédentes, mais à l'échelle de la boucle de déplacements voire de la journée.

Illustration 21 : TMC en fonction du rythme de vie



*Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, ayant réalisé au moins deux activités le jour de l'enquête. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur*

Tableau 10 : Formule du TMC

$$\text{TMC} = \frac{\text{Nombre de déplacements secondaires}}{(\text{Nombre d'activités} - 1)} = \frac{2 \cdot \text{Nombre d'activités} - \text{Nombre de déplacements}}{(\text{Nombre d'activités} - 1)}$$

\*

\* \*

Nous pouvons retenir trois choses de cette section. Tout d'abord, le chaînage est une pratique qui augmente avec le rythme de vie et dont il faudra évaluer l'efficacité et l'utilité dans ce contexte.

Ensuite, les vitesses diminuent lorsque l'emploi du temps devient plus hypermoderne et que la réduction des durées de déplacement est portée par une baisse plus forte encore des distances. Pour analyser la place de la mobilité dans l'aptitude des individus à réaliser plus d'activités, il est donc plus pertinent de s'intéresser aux arbitrages portant sur la localisation de leurs activités quotidiennes, et donc aux contraintes et aux ressources du territoire, qu'à la vitesse des modes de transport qu'ils « choisiraient » de prendre.

Enfin, les pratiques modales que nous observons chapitre 2 peuvent s'expliquer comme le résultat d'une optimisation des temps de transport dans deux situations distinctes : d'une part, un cas où les individus maintiennent de longues distances

même lorsque le nombre de destinations augmente et, d'autre part un cas où ils minimisent le temps de transport. On voit donc que parler *d'une* logique à l'œuvre dans les pratiques de mobilité lorsque l'emploi du temps se complexifie n'est pas pertinent. L'arbitrage réalisé entre temps de transport et disposition des activités dépend (a minima) du temps que l'on passe sur place. Nous supposons que derrière ces différences de temps hors du domicile se cachent des activités spécifiques, que nous devons clarifier.

## II. Quatre articulations entre pratique du temps et de l'espace

Si les modes d'arbitrages diffèrent en fonction de l'activité réalisée, nous pouvons en déduire que les contraintes et les ressources qui entrent dans la balance varient elles aussi. Par conséquent, si nous voulons comprendre les marges de manœuvre en matière de mobilité dont disposent les individus pour complexifier leurs emplois du temps, nous allons devoir ajuster notre grille de lecture. Ainsi, il semblerait que l'objectif premier dans l'usage des modes de transport ne soit pas systématiquement de maximiser l'accessibilité grâce à la vitesse. Lorsque ce n'est pas le cas, raisonner en termes d'inégalités sociales dans l'accès ou non aux modes les plus rapides ne sera pas l'approche la plus pertinente, ou du moins pas la seule qu'il faille explorer. En revanche, il apparaît que l'étude de la possibilité de repositionner ses activités dans l'espace – et celle de l'offre accessible – devra être approfondie.

En parallèle, pour les destinations les plus lointaines, on assiste à une forme de stabilité des temps que les individus sont prêts à consacrer pour s'y rendre. La vitesse ne sert alors pas tellement à réduire la durée des trajets, mais à augmenter le nombre de destinations accessibles en un temps imparti. On retrouve là le constat – maintes fois fait en socioéconomie des transports – que les individus exploitent la vitesse pour maximiser leurs opportunités plus que pour réduire leurs temps de déplacement (Massot et Orfeuill 2008). Avoir accès à des modes motorisés peut donc augmenter l'envie que l'on a de se déplacer en permettant l'accès à des destinations plus intéressantes, mais la densité de l'offre en opportunité jouera tout autant. La qualité de l'offre joue alors un rôle.

Il faut donc approfondir notre conceptualisation des rapports entre espace et temps. Tout le travail de la thèse ensuite sera de voir comment les ressources physiques dont nous disposons (environnement, modes de transport) encadrent nos pratiques. De la

section précédente émergent deux types d'interactions entre temps et espace à explorer. Premièrement, nous montrerons que l'on peut mettre en évidence des cas où c'est le rapport au temps qui façonne notre usage de l'espace. En effet les individus sont plus ou moins motivés pour se rendre à différentes destinations et sont, en fonction du motif de déplacement et – suppose-t-on – de leur milieu social, prêts à parcourir des distances variables. Leur volonté de réaliser des activités peut les inciter à moduler l'emplacement de leurs activités afin d'arbitrer entre qualité des destinations et temps consacré à se déplacer.

Secondement, nous mettrons en évidence des situations où la disposition des activités dans l'espace favorise ou limite le développement d'un emploi du temps complexe. Nous montrerons notamment que les gens qui ont des destinations proches et les moyens de chaîner peuvent se permettre plus d'activités : le territoire sur lequel on vit jouerait sur la possibilité d'avoir des emplois du temps plus complexes. En retour, nous verrons qu'il existe des situations où l'espace peut agir en tant que générateur d'activité en fournissant des occasions que l'individu est à même de saisir.

Comme interpréter les résultats quantitatifs obtenus nécessitera de comprendre l'articulation de ces quatre aspects de l'espace, nous allons montrer que tous quatre correspondent bien à des situations vécues par les individus en nous appuyant sur l'enquête qualitative (mise en lumière par des résultats quantitatifs supplémentaires).

## **II.A. L'espace comme ressource : l'usage de l'espace découle de celui du temps**

Nous allons commencer par analyser deux manières dont les décisions sur les pratiques de l'espace peuvent découler du rapport au temps des individus.

### **II.A.1 Les distances et les durées reflètent une volonté de remplir son emploi du temps**

Nous voyions dans la section I.B que lorsque les individus avaient un faible nombre d'activités, leur budget temps de transport prenait la forme d'une cloche lorsque la durée d'activité hors du domicile croissait : il augmentait au début pour décroître légèrement ou se stabiliser au-delà d'un certain seuil. Lorsque nous nous intéressions aux activités les plus lointaines, nous constatons que le temps pour s'y rendre était indépendant du nombre d'activités réalisées. Ceci était contraire à notre hypothèse stipulant que les individus allaient chercher à économiser sur leur temps de transport lorsque l'emploi du temps devenait plus tendu. Nous avons donc émis l'idée que cela était dû à des questions de motivation liée à la destination et l'activité que l'on allait

y réaliser – ou, dit autrement, liée à l'utilité que les individus espéraient tirer de leur destination. Nous allons illustrer les sources de cette motivation par des récits d'enquêtés portant sur de longs déplacements et leurs destinations.

Le premier type d'activité qui donne lieu à de « longs » déplacements est l'ensemble formé par les activités professionnelles. Les distances que peuvent imposer les employeurs ou les lieux d'emplois ne sont que rarement remises en cause. Ainsi, nous discutons avec Clément et Cécile, qui habitent ensemble depuis un an et ont choisi le lieu de résidence en fonction du lieu de travail de Cécile, qui est plus fixe. Nous abordons le travail de Clément :

« CLÉMENT : Ah si demain ils m'appellent ils peuvent me dire "bah voilà il faut que tu travailles du côté de l'autre bout de Paris".

CÉCILE : Non tu es côté ouest, je crois.

CLÉMENT : Contractuellement, sur mon contrat, je peux être n'importe où en Île-de-France. [...] Par contre ça le fait qu'elle travaille à côté oui c'est quand même un des facteurs qui nous a amenés à choisir le côté. Mais moi étant donné que je suis en société de services, et que je peux changer de mission quasiment du jour au lendemain, il me fallait quand même un endroit dans lequel je puisse avoir accès à Paris assez rapidement. » (Cécile et Clément, couple biactif, sans enfant)

Le mode de fonctionnement de la société de service de Clément n'est pas remis en cause. Le couple s'y est adapté en trouvant un lieu de résidence qui maximise les destinations accessibles en un temps « raisonnable », mais n'a pas opté pour un lieu de résidence plus central : réduire la durée du trajet DDT n'a pas été leur principale préoccupation<sup>11</sup>. Le fait que les distances puissent s'allonger considérablement n'est pas perçu comme un problème en soi, plutôt comme un élément faisant partie des règles du jeu. Pour Clément, ingénieur n'étant probablement pas menacé par le chômage de longue durée, les trois quarts d'heure de voiture qu'il fait pour se rendre à son lieu de travail et l'incertitude quant au fait que ces durées puissent s'allonger font aussi partie d'une stratégie de carrière. Il conclut d'ailleurs l'entretien en précisant bien que lui « *ça [le] dérange pas de faire trois quarts d'heure de route le matin et le soir* ».

Dans une logique différente, Wilma habite en proche banlieue, est aide-soignante à Paris et a une heure de trajet pour s'y rendre. Nous lui demandons si elle pourrait envisager de chercher un emploi plus proche du domicile.

---

11 En l'occurrence, la possibilité d'acheter a dominé.

« Non jamais. Jamais. Je sais même pas pourquoi. Dernièrement je discutais avec ma collègue qui me dit “tu peux aller voir le maire”. Mais aller voir le maire pour quoi ? Et c’est vrai que dans le social il peut y avoir... Mais je sais pas, parce que j’ai toujours travaillé à distance<sup>12</sup>. Mais en même temps je pense pas que si je trouve à côté de chez moi je prendrais. Je pense que le fait de partir... je me vois pas travailler dans le même quartier. Ah non non non. Je pense que le fait de quitter, partir ailleurs et revenir, c’est autre chose que de travailler à côté de chez soi. »  
(Wilma, couple biactif, quatre enfants de 7, 9, 14 et 17 ans)

Là encore, il serait plausible pour Wilma de trouver un emploi plus proche de chez elle. Comme elle le souligne elle-même, elle travaille dans un domaine où l’offre locale ne manque pas. Pourtant l’idée ne soulève pas son enthousiasme. Si l’on peut interpréter sa réaction comme la peur d’une démarche pouvant mener à un échec ou comme une forme d’orgueil (le refus d’être dans une relation de service vis-à-vis de personnes qu’elle côtoie par ailleurs), on peut aussi prendre au sérieux son refus de travailler dans son quartier. Comme elle le dit, son travail est l’occasion de « partir ailleurs ». Or au vu du récit de sa semaine, c’est la seule activité pour laquelle elle sort de son quartier. Parcourir de grandes distances n’est alors pas une contrainte, mais le reflet d’une volonté d’avoir l’occasion de changer d’horizon quotidiennement et de séparer sa sphère familiale de sa sphère professionnelle.

Dans ces deux cas, ces longues distances sont liées au travail, qui exigent de longues durées hors du domicile. Ces trajets ne sont pas présentés comme rentabilisés par une activité secondaire réalisée pendant le déplacement : Clément le parcourt en voiture, tandis que Wilma est en RER puis en métro, a un changement et est rarement assise sur le premier tronçon de son trajet. D’une certaine façon, le temps consacré à s’y rendre est en partie « rentabilisé » par le temps que l’on passe sur place, mais pas par le temps de déplacement lui-même.

En dehors des déplacements liés au travail, cette logique de rentabilisation des longs trajets par la qualité de l’activité à destination peut donner lieu à des stratégies visant à ne se déplacer qu’à condition de pouvoir multiplier les activités une fois sur place. Ainsi, Isaac, qui habite en Grande Couronne à environ une heure de Paris, raconte qu’il s’arrange pour n’y aller que s’il a au moins deux raisons de s’y rendre, ce qui, par extension, rallonge d’autant son temps passé sur place. Il a notamment mis en place un système où il fait venir sa coiffeuse (parisienne) chez sa fille aînée habitant Paris. On constate néanmoins que son système souffre de quelques exceptions lorsqu’il nous raconte son dernier trajet dans le centre, qui a eu lieu la veille.

---

12 Elle veut dire par là loin de son domicile et non pas en télétravail.

« Non hier c'était un peu spécial parce que c'était ma seconde fille qui était de passage à Paris, justement [...] elle avait très peu de temps. [...] Alors je lui dis justement – à cause de ça et du fait que c'était un peu serré et un peu tendu – je lui ai dit que ce serait moi qui viendrais à Paris avec ma voiture pour déjeuner avec elle. Ce que nous fîmes hier. Donc hier on devait déjeuner à Gare du Nord, j'étais à midi à Gare du Nord, et j'en suis reparti vers 2 h, j'en ai profité pour faire des courses en revenant, mais j'ai rien fait de spécial, c'est justement contradictoirement avec ce que j'ai dit juste avant j'avais *qu'une* raison d'y aller hier. Mais pour ma fille c'est un peu particulier. » (Isaac, en couple, retraité)

Ainsi, un déplacement de longue durée peut être rentabilisé par la multiplication des activités à destination – et donc le rallongement de l'activité sur place – ou par l'importance de l'activité réalisée. Ici, voir sa fille de passage sur Paris – elle habite hors du continent européen – est en soi un événement suffisamment important pour justifier l'aller-retour en dépit du temps très court passé en sa compagnie.

Un autre cas de figure est celui de personnes qui ont un goût prononcé pour les loisirs. Félix, étudiant au moment de cet entretien<sup>13</sup>, nous raconte ce qu'il pense de ses longs trajets à travers Paris et la banlieue pour voir des amis :

« Ça me dérange pas de prendre les transports si c'est pour voir des amis ou faire des trucs intéressants et tout ça, ça me fait plus chier si c'est pour juste aller récupérer des dossiers ou... enfin le transport pour aller voir quelqu'un et rencontrer et discuter, boire un café, prendre un petit dèj ça me dérange *pas du tout* quoi. Et donc du coup me faire une grosse journée à faire des transports le matin pour aller au boulot, ensuite aller manger avec un pote et puis finalement l'après je retrouve je vais à Bastille pour, enfin je reprends les transports la ligne 5 pour aller à Bastille boire un verre avec un pote, je me rends compte que j'ai des potes qui sont au Marais, je prends la ligne 1 je vais au Marais, au Marais c'est prendre un verre sympa puis se prendre un Vélib' pour monter du côté de la ligne 9 euh... Grands Boulevards j'ai bar avec des potes brésiliens, enfin un pote brésilien qui est barman et le bar est vraiment super sympa, la bière est pas cher genre 3 euros la pinte et ensuite reprendre toute la ligne 9 pour rentrer chez moi, bah ça c'est une journée chargée en transports, mais c'est surtout une journée chargée en rencontre de potes et de d'apéro de verres, de bons moments quoi. »  
(Félix, étudiant, habitant chez ses parents, sans enfant)

Pour Félix, se déplacer est très clairement un moyen pour arriver à ses fins : d'une certaine façon, se déplacer beaucoup n'est pas un souci si la qualité des moments passés sur place le justifie. Comme le soulignent Degenne et Lebeaux, au sein des

13 Nous avons fait un second entretien avec lui un an et demi plus tard, lorsqu'il a commencé la vie active.



populations jeunes et cultivées, « même lorsque l'on s'estime débordé, on peut consacrer du temps aux visites et réceptions, aux spectacles, et accepter les contraintes de transport engendrées par un mode de vie très actif » (Degenne et Lebeaux 2003, p. 99-100).

Paradoxalement, on trouve ce même registre de justification chez Valérie lorsqu'elle évoque ses trajets domicile-travail ou chez Gaëlle lorsqu'elle parle de ses rendez-vous chez son médecin :

« Moi les transports ça me dérange pas plus que ça en fait. Ça va me déranger quand c'est en période de grève en fait, après je suis habituée donc ça me dérange pas, et puis j'aime bien le centre où je travaille donc ça m'embêterait de le quitter. » (Valérie, couple biactif, sans enfant)

« Moi faire des déplacements pour aller voir un bon professionnel ça me dérange absolument pas, au contraire, je suis prête à le faire. » (Gaëlle, célibataire, au chômage au moment de l'entretien)

Pour Valérie et Gaëlle, comme pour Félix, le temps passé à se déplacer n'est pas tellement un problème surtout si c'est pour aller à un endroit qui est jugé intéressant. En l'occurrence, pour Valérie, outre le poste stable, l'Institut Médico-Educatif où elle travaille offre un cadre agréable auquel elle n'aurait pas envie de renoncer pour un poste plus proche.

Lorsqu'ils savent qu'ils vont réaliser des choses importantes, faire un grand nombre d'activités, ou tirer plaisir du fait d'être en un lieu donné, les individus sont prêts à consacrer beaucoup de temps à s'y rendre. Des temps de transport longs ne sont donc pas simplement le reflet de fortes contraintes, mais aussi celui d'une volonté de se mouvoir pour accéder à des opportunités essentielles pour les individus, que ce soit d'un point de vue matériel – le travail –, social ou affectif. Aller loin n'est donc pas nécessairement une situation subie par l'individu, mais peut faire partie de stratégies de vie par rapport au travail – comme nous avons pu le voir avec Clément – ou par rapport aux loisirs, comme nous avons pu le voir avec Félix. Le rapport au temps – et ici le rapport au temps long – influence la pratique de l'espace.

## **II.A.2 L'espace parcouru comme résultat de tactiques visant à minimiser les durées de trajet en situation contrainte par le temps**

Au-delà d'être un obstacle à franchir pour accéder à des activités valorisées, l'espace peut aussi être un élément malléable pour les individus. Il leur arrive de pouvoir réduire leurs trajets en optant pour des destinations offrant une plus faible utilité

lorsque les contraintes par ailleurs se font fortes. Schwanen, Kwan et Ren (2008) constatent que « manger à l'extérieur et n'importe quelle sorte de courses » sont parmi les activités les plus flexibles spatialement (et temporellement). Nous retrouvons des résultats similaires : parmi nos enquêtés ce sont les sorties dans les bars et les achats qui donnent lieu aux récits relatant les marges de manœuvre les plus grandes quant aux emplacements. Ainsi, plusieurs enquêtés valorisent la possibilité de se rendre très rapidement à leur lieu de loisirs, plus que la qualité des lieux choisis :

« Quand j'avais le temps je proposais aux gens que je vois de se retrouver dans des endroits que j'aime bien, mais qui sont assez loin [de mon arrondissement de résidence], par exemple le Comptoir Général sur le canal Saint-Martin ou Chez Jeannette à Strasbourg Saint-Denis. Maintenant et seulement pour cette contrainte de temps je préfère les bars [de l'arrondissement adjacent] [où se trouve une des bibliothèques où il lui arrive de travailler] ou autour de [mon lieu d'étude]... » (Éléonore, étudiante, travaille à mi-temps)

On note que face à une situation qui a évolué (Éléonore était à l'université les années précédentes et avait un emploi du temps moins contraint), la pratique de l'espace s'est ajustée. Le cœur de l'activité n'a pas changé : il s'agit toujours de passer du temps en compagnie de proches en consommant de l'alcool. Cependant face à un emploi du temps qui est devenu plus chargé, Éléonore a réduit la qualité du cadre où ces activités se déroulent. Ce sont donc les choix relevant de la pratique de l'espace qui servent de variable d'ajustement.

Les loisirs ne sont pas les seules activités dont l'emplacement peut être ajusté. Adèle raconte ainsi l'endroit où elle va faire ses courses.

« Au départ on allait à Franprix parce que c'était moins cher que Carrefour Market et il était un peu plus loin. Et puis au final, pour plein de raisons comme la qualité des produits qu'on trouvait, la quantité, la marche à faire pour y aller et puis mine de rien revenir avec un pack de lait – c'est pas forcément évident [...]. » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

Les achats peuvent ainsi voir leur emplacement négocié. Cependant, entrent alors plus facilement en compte des questions de revenus : l'ajustement de la destination, qui était le résultat d'une négociation entre individus dans le cas de la sortie entre amis, a ici un coût monétaire. En renonçant à se déplacer plus loin, notre enquêtée accepte de payer plus cher.

Dans ces circonstances, l'espace est un objet flexible et une hausse des contraintes quotidiennes sur l'emploi du temps peut inciter à ajuster les distances, quitte à perdre légèrement en utilité à destination, pourvu que le cœur de l'activité demeure. La réduction des temps de transport apparaît alors comme le résultat d'un effort volontaire de la part des enquêtés, et dépend de leurs ressources à disposition.

## **II.B. L'espace comme friction : le rapport au temps modulé par l'espace**

Nous avons proposé deux axes de lecture où le rapport au temps déterminait les distances que l'on acceptait de parcourir. Nous allons maintenant voir des cas où ce sont les contraintes dessinées par l'espace qui déterminent le rapport au temps.

### **II.B.1 Des contraintes spatiales comme obstacle à la multiplication des activités**

#### ***II.B.1.1 Une contrainte directe sous la forme d'un obstacle pour accéder une activité***

Si l'on revient à l'exemple d'Adèle sur lequel nous avons terminé la section précédente, on peut noter qu'elle poursuit la question de ses choix en matière de commerces par une analyse intéressante :

« On a dû réadapter ce qu'on trouvait à proximité, où est-ce qu'on allait, et en plus on est dans un quartier où mine de rien il y a pas mal de commerces, c'est quand même résidentiel donc du coup à chaque fois on a le choix : des boulangeries on en a quatre, des supermarchés on en a trois... » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

Elle remarque ainsi que certes, elle a de la flexibilité dans ses choix, mais c'est parce qu'elle réside dans un lieu où la densité en offre est grande. En cela, elle va dans le sens de Schwanen, Kwan et Ren (2008) qui constatent – bien que leur enquête porte sur une zone globalement très favorable à l'automobile – que les contraintes spatiales sont moins fortes dans les zones plus denses.

Ainsi, s'il existe des stratégies de la part des individus pour économiser du temps de transport, la possibilité même de les développer pourrait dépendre des lieux que l'on pratique. Nous explorerons cette piste dans le chapitre 8 en comparant la fréquence et les types de stratégies mises en œuvre dans le centre et dans les zones moins denses d'Île-de-France.

### **II.B.1.2 Une contrainte indirecte en réduisant le temps disponible pour réaliser d'autres activités**

Plus généralement, si de longues distances peuvent faire partie d'un projet de vie à long terme (comme nous l'avons vu dans la section II.A.1), elles peuvent aussi avoir des effets concrets sur les autres activités du quotidien. Ceci a été étudié à travers l'impact que peuvent avoir les distances domicile-travail sur les activités non professionnelles. Purvis, Iglesias et Eisen (1996), en contrôlant pour le milieu social et l'accès à la voiture d'individus de la région de San Francisco, quantifient à 1,2 % la hausse du nombre d'activités non professionnelles engendrée par une baisse de 10 % de la durée du trajet domicile-travail. Massot et Proulhac (2010) travaillant sur l'EGT 2001 ont montré que la durée du déplacement domicile-travail, si elle ne réduisait pas la *durée* consacrée aux autres activités hors du domicile, réduisait le *nombre* de celles-ci.

Nous retrouvons ces résultats à l'aide d'une régression logarithmique portant sur le nombre d'activités réalisées hors du domicile (Tableau 11) (voir texte 10 pour le calcul des durées domicile-travail). En contrôlant par les mêmes variables que pour les régressions précédentes, la durée domicile-travail demeure fortement significative. En moyenne, une augmentation de 10 minutes de la durée pour se rendre sur son lieu d'embauche diminue de 9 % le nombre d'activités non professionnelles réalisées dans la journée. Or on peut considérer que cette distance est relativement fixée pour l'individu à l'échelle du quotidien<sup>14</sup> : il est rare qu'une personne puisse ajuster son lieu de travail en fonction de son planning de la journée. Tout au plus, il est possible de renoncer à se rendre au travail, ce que l'analyse quantitative ne permet pas de saisir. Les durées de trajets sur lesquelles les individus ont *a priori* de faibles marges de manœuvre au quotidien ont des conséquences sur la probabilité de réaliser d'autres activités.

---

14 Les professionnels mobiles et les personnes travaillant dans des lieux multiples ne sont pas nécessairement plus libres dans leurs lieux de travail. Si le lieu change d'un jour sur l'autre, la possibilité pour le travailleur mobile de choisir où il se rend n'est pas nécessairement plus grande que celle des personnes qui ont un seul lieu fixe d'emploi. Il peut alors ajuster son emploi du temps de façon différente selon les jours, mais un jour donné, le lieu de travail apparaîtra comme une contrainte encadrant ce qu'il est possible de faire. Les personnes qui ont le droit de faire du télétravail, en revanche, ont des marges de manœuvre.

*Tableau 11 : Nombre d'activités pour motifs non professionnels réalisés un jour ouvrable (hors déjeuner sur pause du midi) en fonction de facteurs sociodémographiques. Régression de poisson.*

**Nombre d'activités pour motifs non professionnels (hors déjeuner sur pause du midi)**

Nom de variable	Modalités	Coefficient	Écart/Ref	Signif.
.	(Intercept)	0,55	Moy. de la personne de ref. : 1,7	***
Sexe	Femme	REF	REF	REF
	Homme	-0,17	-16%	***
Études	Pas bac	-0,09	-8%	**
	Bac à bac+2	REF	REF	REF
	Bac+3	-0,05	-5%	*
	En cours	0,03	3%	
Revenu par unité de consommation (euros)	1 200 ou moins	-0,08	-8%	*
	1 200-1 800	REF	REF	REF
	1 800-2 700	0,03	3%	
	Plus de 2 700	0,03	3%	
	Non fourni	-0,25	-22%	***
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-0,14	-13%	***
	Grande Couronne	-0,09	-8%	**
Occupation	Actif occupé CSP+	REF	REF	REF
	Actif occupé CSP-	-0,08	-7%	**
Type de ménage	Célibataire	REF	REF	REF
	En couple	-0,12	-12%	***
	Autre	-0,38	-32%	***
Enfants de moins de 11 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF
	Au moins un	0,40	49%	***
Enfants entre 11 et 18 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF
	Au moins un	0,02	2%	
Âge	18-34	REF	REF	REF
	35-54	-0,05	-5%	.
	55-64	-0,06	-6%	
	Plus de 64	-0,09	-8%	
Durée domicile-travail (tranches de 10 minutes)		-0,009	-9%	***

Codes de significativité : \*\*\*<0,001<\*\*<0,01<\*<0,05< .<0,1

Champ : actifs ayant réalisé au moins un trajet domicile-travail en trace directe le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Notre personne de référence est une femme d'un niveau d'études compris entre bac et bac+2, ayant un revenu compris entre 1 200 et 1 800 euros net, appartenant aux CSP+, habitant Paris, célibataire sans enfants, de moins de 35 ans.

*Texte 10 : Méthode : calcul des durées domicile-travail et domicile-études*

Nous ne disposons pas directement des durées domicile-travail et domicile-études. Si la distance au lieu de travail habituel est fournie, nous avons déjà vu que la traduction de distances en temps de transport est approximative, et ce d'autant plus qu'ici le mode de transport habituellement emprunté n'est pas précisé.

Nous contournons ce problème en prenant les durées réelles mises par les individus pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail ou vice-versa. Si l'on dispose des deux trajets (aller et retour), nous avons fait la moyenne des deux. L'avantage est que nous saisissons la durée du trajet effectivement réalisé ce jour-là et non la durée théorique. L'inconvénient est que cette méthode ne fonctionne que si les individus ont fait au moins un des deux trajets directement. Par conséquent, nous perdons une partie de nos populations : 8 % des actifs ayant travaillé et 2 % des étudiants s'étant rendus sur leur lieu d'études n'ont pas réalisé de DDTE direct le jour de l'enquête.

Au-delà de ce constat qui confirme des résultats d'autres auteurs, ce que nous cherchons à montrer est que cette situation ne relève pas nécessairement d'une volonté de prioriser l'activité lointaine. En effet, nous pourrions imaginer qu'à genre et moment dans le cycle de vie donné, les personnes très investies dans leur vie professionnelle soient prêtes à chercher un emploi situé plus loin pour avoir un travail plus rémunérateur ou plus enrichissant, et qu'à l'inverse, celles souhaitant consacrer plus de temps au « hors travail » acceptent des emplois plus proches. La baisse d'activités quotidiennes non professionnelles serait alors le reflet d'aspirations carriéristes, comme nous le décrivions dans la section précédente. Le lien entre distances domicile-travail et nombre d'activités pratiquées ne serait alors non pas le résultat de contraintes quotidiennes imposées par l'espace sur l'emploi du temps, mais simplement tous deux le reflet d'un rapport au temps de travail inscrit dans le long terme.

Fréquemment, au sein des couples biactifs, la personne dont le trajet domicile-travail est le plus court est celle qui réalise le plus de tâches d'accompagnement – si des enfants sont présents – et d'achats. Quentin, qui habite très près de son lieu de travail, est celui qui amène les enfants à l'école et profite du temps entre ce moment et l'heure de partir au travail pour faire du ménage. C'est aussi lui la variable d'ajustement en cas de besoin de retour plus tôt. La compagne de Louis est aussi dans cette situation : Louis avait deux heures de trajet domicile-travail tandis qu'elle avait moins d'une demi-heure. C'est elle qui se chargeait des tâches liées à leur fils. On pourrait imaginer que ces situations relèvent de stratégies anticipées de

répartition des tâches au sein du ménage. En effet, il est implicitement admis qu'une des deux personnes du couple peut habiter loin et l'autre près, ce qui signifie que le temps gagné par l'un bénéficie aux deux, dans la mesure où ce temps économisé sera remplacé par des tâches d'entretien du domicile, la charge des enfants, etc. Massot et Proulhac (2010) observent que les couples biactifs dont les deux membres travaillent à plus de 60 minutes du domicile sont extrêmement rares, ce qu'ils interprètent comme un signe que les ménages ont des stratégies de long terme visant à maintenir une présence adulte au domicile. La répartition des rôles est selon eux une volonté de la part des enquêtés.

Nous souhaitons nuancer ce résultat en montrant à travers des récits d'enquêtés que le report des tâches sur le membre du couple qui travaille le plus près du domicile ne relève pas toujours d'un projet de long terme mûrement réfléchi. Les situations d'urgence, d'imprévu ou simplement de variations au cours de la semaine révèlent le poids de ces distances en tant que contrainte externe induisant des inégalités imprévues ou au moins non voulues. Les distances parcourues apparaissent alors non pas comme un moyen de maximiser ses opportunités, mais comme une contrainte s'imposant au reste de la journée.

Le rôle de la durée du trajet domicile-travail se fait sentir particulièrement fortement au sein des couples ayant théoriquement des idéaux de répartitions équilibrées des tâches ménagères. Ainsi, au sein du ménage d'Étienne et Élodie, en dépit d'un effort de répartition des accompagnements entre les deux membres du couple, le fait qu'Élodie travaille plus près du domicile et ait moins d'incertitudes quant à son temps de trajet fait qu'elle est plus souvent sollicitée :

« Q : [...] Vous parliez de la nounou, qu'est-ce qui se passe quand vous avez du retard ?

ÉTIENNE : elle est pas contente.

ÉLODIE : alors en général tu m'appelles et tu dis "rentres ! puisque toi avec ton vélo en quinze minutes t'es là"

ÉTIENNE : ouais. "Est-ce que tu peux rentrer". Si tu me dis "oui" ...  
[coupé par Élodie]

ÉLODIE : j'ai pas vraiment le choix hein. C'est ce qui arrive une fois sur deux. » (Étienne et Élodie, couple biactif, trois enfants)

Théoriquement, les accompagnements, heures de retour et soirs de la semaine sont également répartis au sein de ce couple et font l'objet d'un planning bien compris des deux conjoints. Pourtant, on constate que la moindre anicroche à cette organisation

fait revenir le poids de l'espace au premier plan et fait retomber les tâches supplémentaires sur la personne la plus apte à gérer les transitions entre sphères professionnelle et familiale, à savoir celle travaillant le plus près du domicile. Au sein d'un couple, habiter à proximité de son lieu d'emploi peut rapidement s'avérer être un cadeau empoisonné.

À noter que c'est souvent la femme qui se retrouve dans cette situation : c'est souvent elle qui a le travail plus stable, celui à proximité duquel il est raisonnable de s'installer. L'homme, comme c'était le cas dans le couple de Cécile et Clément mentionné précédemment, considère plus souvent que « ça ne le dérange pas » d'avoir de longues distances domicile-travail, et d'autant moins qu'il a une mobilité professionnelle fréquente d'entreprise à entreprise, justifiant ainsi le peu d'utilité d'ajuster le logement au lieu de travail. Il en résulte que, même dans les couples ayant l'espoir d'une répartition égalitaire des tâches, et parfois avant même l'arrivée du premier enfant, la femme se retrouve souvent plus proche du lieu de travail, ce qui par la suite servira de justification pour un plus grand investissement dans la prise en charge des enfants. En cela nous rejoignons les résultats de Motte-Baumvol, Bonin et Belton-Chevallier (2015) qui ont analysé les déterminants des accompagnements des enfants à l'école au sein des couples biactifs. Ils constatent que les inégalités genrées observées (les femmes accompagnent plus souvent les enfants) s'expliquent entièrement par des inégalités de lieu d'emploi et d'horaire de travail. Si les conditions d'emploi, de temps de trajet et d'horaires étaient identiques, les femmes réaliseraient le même nombre d'accompagnements que les hommes. Ce sont alors les *conditions concrètes* quant au lieu et à la condition d'emploi qui entraînent des différences de programmes d'activités.

Quant au membre du couple travaillant loin du domicile, le fait d'être (en partie) déchargé des tâches ménagères et/ou des accompagnements d'enfants crée ainsi des rythmes de type métro-boulot-dodo. Dans la mesure où les retours au domicile sont suffisamment tôt pour permettre un investissement dans la vie familiale, la distance au lieu de travail est considérée comme acceptable. Cependant, la rigidité apportée par la distance empêche un investissement dans ces tâches sous forme d'activités qui nécessiteraient des déplacements supplémentaires. Ainsi, la disposition des activités dans l'espace façonne là encore la pratique temporelle quotidienne.

Un autre exemple de l'impact des distances domicile-travail sur le quotidien est celui d'Adèle, qui est passée de cinq minutes de trajet domicile-étude à une heure de trajet pour se rendre à son stage, sans changer de lieu de résidence. Elle explique les changements dans l'organisation quotidienne avec son conjoint :



« Avant comme j'étais près bah j'avais deux heures par jour supplémentaires par rapport à maintenant, et tout ce temps-là je l'utilisais pour la maison, pour moi, pour... c'est vrai que par exemple c'est toujours moi qui faisais les courses en bas parce que c'était plus pratique. Je pouvais le faire le midi, passer à la poste c'était moi, les chéquiers. Mais c'est vrai que maintenant ça a tendance à s'inverser c'est-à-dire que c'est plus mon compagnon qui va le faire. Parce que pour le coup moi j'ai des horaires plus contraignants, avec des trajets plus fatigants, donc du coup ça s'est rééquilibré dans l'autre sens. » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

Il n'y a pas là de stratégie de long terme dans le rapport au travail des deux conjoints, ceux-ci sont dans une période de transition. Le lieu de résidence n'a pas été réajusté lors du changement de situation d'Adèle et l'emplacement du stage n'est que peu entré en compte dans la décision de s'y rendre. Le lieu où travaille Adèle apparaît alors comme un élément exogène auquel elle et son conjoint réagissent en réorganisant la répartition des activités quotidiennes. Le rallongement du trajet domicile-travail se manifeste pour Adèle sous la forme d'une diminution des petites tâches hors du domicile et donc une simplification de ses schémas de mobilité quotidiens.

Enfin, les effets de longs trajets domicile-travail peuvent avoir des effets inattendus sur le quotidien incitant les individus à entrevoir la nécessité de changer de lieu de travail, de mode de transport ou de lieu de résidence. Hadrien qui travaille à une heure de chez lui dans une zone peu dense constate qu'il repousse toutes ses démarches personnelles au samedi :

« Ouais donc le mode de transport est chiant, mais le temps... c'est chiant le soir de... de pas pouvoir aller à la banque. » (Hadrien, célibataire en colocation, actif)

Louis avait deux heures de transport pour se rendre à son lieu de travail et vient de déménager afin de réduire la durée des trajets domicile-travail et redonner de la place à sa vie familiale qui pâtissait des très longues distances :

« Avant j'arrivais toujours à 20 h, 20 h 30, 21 h, 21 h 30, je m'occupais même pas de mettre Léon [*son fils*] au lit ni de lire les histoires. [...] Maintenant je vais pouvoir choisir, c'est-à-dire soit d'arriver très tôt, vers 8 h du matin [...]. Et du coup j'ai ma soirée à la maison. Ou alors j'accompagne Léon le matin, mais le soir je peux peut-être rentrer beaucoup plus tard. » (Louis, en couple biactif, un enfant de 4 ans)

Le lieu de résidence antérieur résultait d'un changement professionnel qui avait imposé de très longs trajets, longueur des trajets dont les effets avaient été sous-estimés lors de la prise de poste. La solution adoptée par le couple a été de déménager. À noter qu'un des effets de la réduction du temps de trajet domicile-travail qui en a découlé est de pouvoir... réaliser une activité hors du domicile supplémentaire, sous la forme de l'accompagnement de leur fils. Là encore, nous sommes face à une situation où la distance domicile-travail ne relève pas d'une stratégie de vie à long terme visant à favoriser la sphère professionnelle. Pourtant, le lieu d'emploi, qui représentait un lieu fixe pour l'enquêté, a eu un impact sur l'agencement de ses programmes d'activités quotidiens.

S'il est possible qu'à l'origine un lieu proche ait été choisi pour que la personne puisse s'investir dans une vie en dehors du cadre professionnel, au quotidien c'est le phénomène inverse qui se produit, et c'est le fait d'avoir une distance domicile-travail réduite qui permet de réaliser d'autres activités par ailleurs. À cette échelle de temps, de nombreux emplacements qui ont fait l'objet d'un arbitrage à un moment donné représentent des lieux fixes qu'il est impossible de changer. Nous envisagerons ceux-là comme des contraintes extérieures, même s'ils ont fait l'objet d'une pensée stratégique à une époque. Sur ces activités présentées comme « fixes » dans le temps, il est donc pertinent de faire abstraction des marges de manœuvre de long terme et de se placer à une échelle de temps plus courte afin de comprendre ce qui se passe dans les décisions quotidiennes. Nous rejoignons ici les études sur les habitants du périurbain et sur les longs navetteurs. Celles-ci ont ainsi montré que les longs trajets domicile-travail d'un des membres d'un couple renforçaient les rôles genrés en son sein (Ortar 2008 ; Vincent, Viry, et Kaufmann 2010), déléguant au conjoint ayant une distance au lieu d'emploi plus réduite (généralement la femme) les tâches d'intendance quotidienne et de soin des enfants. Cet état de fait apparaît comme un résultat involontaire de ce qui à l'origine est perçu comme un moyen de concilier vie professionnelle et vie familiale, mais qui à terme représente une tension sur la vie de couple (Vincent-Geslin 2012). La distance domicile-travail, réfléchie en termes stratégiques, représente alors une contrainte avec laquelle le couple doit compter dans son organisation quotidienne et dont la pression est souvent mal anticipée.

Si c'est souvent le cas des lieux de résidence et d'emploi ou d'étude (ainsi que de scolarisation des enfants), certaines activités de loisirs peuvent aussi relever de cette catégorie des lieux fixes formant une contrainte exogène sur l'emploi du temps des individus (Schwanen, Kwan, et Ren 2008). Il a ainsi été montré que les loisirs des

personnes avec un haut niveau d'éducation étaient plus fixes dans l'espace, en raison, selon les auteurs, d'un plus fort engagement envers celles-ci (Southerton 2006). Ces activités extérieures peuvent alors apparaître comme des points fixes dans l'espace dès lors que l'on a décidé de s'y rendre. Dans ce cas, habiter dans le centre-ville à proximité de ces aménités pourrait être un moyen de réduire des distances perçues comme non négociables.

## **II.B.2 L'espace générateur d'opportunités lorsque les distances sont faibles**

L'espace ne joue cependant pas nécessairement sur les pratiques temporelles en limitant leur fréquence. En effet, il peut aussi avoir un rôle générateur d'activités en incitant les individus à agir. Ainsi Ouardia qui habitait Paris, puis en Petite Couronne non loin d'une station de métro pour enfin acheter un appartement plus loin du centre raconte qu'il existe tout un ensemble d'activités « *auxquelles [elle] ne pense plus en fait* ». Elle mentionne en particulier la Nuit Blanche, qu'elle dit n'avoir « *même pas remarquée* » alors qu'elle s'y rendait lorsqu'elle habitait Paris ou non loin du métro. Plus qu'une simple question de distance à parcourir qui pourrait dissuader de sortir, c'est l'idée même de réaliser certaines activités qui a disparue. De façon similaire, plusieurs enquêtés mentionnent avoir découvert des idées de lieux où faire leurs courses en « passant devant ». La proximité offerte par l'espace dans certaines situations génère ainsi des activités pour les individus : elle joue donc sur le rythme de vie.

En outre, en suscitant des pratiques non anticipées, elle peut théoriquement modifier la gestion du temps. L'improvisation est alors rendue possible par la proximité spatiale avec une opportunité d'action. Ainsi, plusieurs de nos enquêtés font le récit d'achats impromptus générés par la vue d'un magasin : « *Je m'étais pris une grappe de raisins et puis deux pommes, parce que les fruits étaient beaux chez un petit arabe vous savez. Des fois ils ont des beaux fruits. Là c'était le cas.* » (Caroline), « *Au passage on a acheté des cartes Pokémon qu'on a vues en vitrine d'une librairie.* » (Euxane).

Notons que ces exemples où l'espace agit comme générateur d'activités sont centrés sur l'improvisation de nouvelles actions en cours de route, ce qui rejoint donc les résultats sur la hausse du chaînage lorsque le rythme de vie augmente. Nous reviendrons de façon plus approfondie sur ce que ces improvisations révèlent de

l'usage de la ville et du temps et ce qu'elles induisent comme pratiques. Soulignons simplement ici que dans un cas comme dans l'autre, la disposition de l'espace modifie la gestion du temps.

## Conclusion : deux logiques d'optimisation de la mobilité

Dans ce chapitre, nous avons commencé par montrer, en nous appuyant sur la géographie temporelle (Hägerstrand 1970), que les personnes qui complexifient leur emploi du temps font deux grands types d'arbitrages sur les temps de déplacement. D'une part ils exploitent la vitesse pour parcourir de grandes distances lorsqu'ils se rendent à des destinations où ils se rendront longtemps. D'autre part, pour les autres activités ils sacrifient leur vitesse pour réduire les distances au maximum, ce qui permet de réduire les durées des trajets.

Dans la seconde section, nous avons enrichi cette approche par des récits d'enquêtés visant à analyser comment on pouvait interpréter les interactions entre temps et espace en termes de contraintes et de ressources. En analysant l'espace pratiqué à la fois comme façonné par notre rapport au temps et comme façonnant ce dernier nous avons fait émerger quatre formes d'interaction temps-espace que l'on peut résumer par le tableau 12.

Tableau 12 : Quatre formes d'interactions entre temps et espace

	Le temps joue sur l'espace	L'espace joue sur temps
1	Le caractère nécessaire de certaines activités incite les individus à se déplacer loin pour les réaliser.	Les distances sont des obstacles à la complexification de l'emploi du temps.
2	Les individus peuvent ajuster l'emplacement de leurs activités pour économiser du temps de déplacement.	Les opportunités du territoire peuvent générer des activités.

Ainsi, bien que les individus tentent toujours de « maximiser leurs opportunités sous contrainte de temps », l'importance respective accordée à la composante des ressources que l'on souhaite atteindre d'une part et à celle du coût du déplacement d'autre part varie en fonction des circonstances. La première ligne du tableau 12 correspond à une situation où les individus sont dans une optique où il est primordial d'avoir accès à la meilleure destination possible, mais sont contraints par leur temps de déplacement. Ils seraient alors prêts à rallonger leur temps de trajet, au détriment

d'autres considérations ou d'autres activités, pour avoir y accéder. C'est la situation dans laquelle les individus se trouvaient lorsque nous regardions la durée du déplacement le plus long dans la section I. Dans ce contexte, on peut estimer que les personnes favorisées dans la complexification de leur quotidien sont celles qui ont accès au plus grand nombre d'opportunités en un temps donné.

Dans la seconde ligne, l'optique est celle d'une minimisation du temps de transport, sous contrainte d'atteindre au moins *une* ressource dans l'espace. C'est cette logique que nous observions à travers les durées consacrées aux trajets les plus courts. On accepte de renoncer à certaines caractéristiques de la destination pour minimiser le temps de déplacement. Dans ce contexte, l'indicateur permettant de distinguer les personnes favorisées dans la complexification du temps serait la durée nécessaire pour atteindre l'opportunité acceptable la plus proche. En lien avec la fin de la section II, nous faisons en outre l'hypothèse que cet indicateur serait un bon révélateur de la possibilité d'improviser une partie des activités – donc un bon révélateur de la possibilité de modifier la gestion du temps elle-même – pourvu qu'il soit associé à des possibilités de chaîner au sein d'un territoire donné.

Ces deux types d'indicateurs d'accessibilité ont été développés et exploités dans de nombreux travaux, généralement distincts les uns des autres. Mettre en évidence les marges de manœuvre des individus dans la complexification du quotidien nécessitera de déterminer précisément quand nous pouvons faire appel à l'un ou à l'autre puis de les appliquer aux différents territoires d'Île-de-France.

## Conclusion de la partie I

L'objectif de cette thèse est de chercher à comprendre quels outils de gestion de l'espace les individus se rapprochant de l'idéal-type de l'hypermoderne emploient : des modes de transport plus rapides ? Une utilisation approfondie de la proximité ? En outre, nous cherchons à voir si une inégale répartition de ces outils pourrait induire des disparités dans la façon dont les évolutions macro-sociales dans le rapport au temps se traduisent à l'échelle individuelle. Pour cela, dans cette première partie, nous avons pour objectif de voir comment les modes de transport utilisés varient en fonction du rapport au temps des individus et de comprendre les corrélations observées.

Nous avons commencé par expliciter ce que nous entendions par « rapport au temps », à savoir un élément dépendant en grande partie des contraintes inscrites dans le quotidien, et montré que cette approche était réaliste d'un point de vue empirique. Ce point de départ établi, nous avons pu montrer qu'en dépit de variations en fonction du territoire de résidence, les individus qui se rapprochaient de l'idéal-type de l'hypermoderne avaient en commun un usage des moyens de transport passant par des pratiques plus souvent multimodales en particulier dans le centre et – de façon contre-intuitive – une forte prévalence des pratiques piétonnes en complément des modes motorisés.

Dans l'optique de comprendre ces particularités, nous avons cherché à comprendre les logiques sous-jacentes aux « choix modaux » opérés, en faisant l'hypothèse d'une plus forte réflexivité des personnes dotées d'emplois du temps plus complexes. Nous nous sommes donc plongés dans les entretiens des enquêtés et leurs récits de choix de modes de transport. Il est ainsi apparu que les pratiques réflexives n'étaient pas le propre des personnes s'approchant de l'idéal-type hypermoderne. En effet, nous avons montré que de telles pratiques émergeaient en situation problématique, la particularité des personnes dotées d'un emploi complexe étant qu'elles étaient plus fréquemment confrontées à de telles situations. Dans la foulée, nous avons pu montrer que dans la majorité des cas le rapport au temps n'influait pas les critères de choix entrant en compte dans l'utilisation des modes de transport. À origine et destination données, les calculs sur le temps de trajet jouent de façon similaire, quels que soient le nombre d'activités réalisées et la durée cumulée passée hors du domicile.

Ceci posé, nous avons eu recours à la géographie du temps dans le chapitre 4 afin de mettre en évidence les stratégies de gestion du budget temps de transport mis en œuvre lorsque l'emploi du temps se complexifie. Celui-ci confirmait les résultats du chapitre 3. En effet, au quotidien, les stratégies de mobilité portent en réalité bien plus sur l'emplacement des activités dans l'espace que sur la vitesse pratiquée.

En particulier, nous avons mis en évidence que si les modes de transport dont on dispose peuvent ponctuellement contraindre l'ampleur des pratiques spatiales – lorsque les individus maximisent leur vitesse – cette logique n'est pas la seule à l'œuvre. On assiste à des réductions de vitesse et de portée des déplacements lorsque l'emploi du temps se complexifie. Le rythme de vie n'est donc directement lié ni à la vitesse effective ni à *un* mode de transport. Il n'existe donc pas un « goût » ou une « tendance » à la vitesse (ou à la lenteur), à la flexibilité ou à la réflexivité qui s'appliquerait également à nos emplois du temps et à nos déplacements physiques. Dans ce contexte, la vitesse des modes de transport disponibles apparaît comme un facteur moins limitant que la possibilité de faire varier l'ampleur des distances en fonction du type d'aménité que l'on recherche. L'objectif n'est pas d'utiliser les modes de transport les plus rapides ou les plus flexibles, mais ceux les plus adaptés à l'agencement particulier des activités d'une personne donnée.

Si l'on formalise ce résultat à l'échelle de la population on peut dire que **lorsque les emplois du temps se complexifient, il existe de nombreuses activités pour lesquelles les individus ne cherchent pas maximiser leurs opportunités, mais à réduire l'effort en temps pour s'y rendre**, quitte à sacrifier certaines sorties si ce n'est pas possible. Dans ces circonstances, ils n'optimisent pas leur vitesse, mais réduisent leurs distances, ce qui, dans certains contextes urbains, peut nécessiter d'utiliser des modes plus lents adhérant mieux au territoire, dont le parangon est la marche. Les outils de mobilité qu'il est pertinent d'employer varient donc en fonction des circonstances.

Dès lors, poursuivre notre compréhension des liens entre mobilité et rapport au temps **ne consiste pas à regarder en premier lieu les modes de transport dont disposent les individus pour en déduire les limites qui s'imposent à eux en termes de variété des destinations accessibles, ni, à l'inverse, à nous concentrer sur la réduction des temps de transport pour en déduire les situations où ceux-ci peuvent être négligés. Il faut comprendre les circonstances dans lesquelles il est utile de maximiser ou au contraire minimiser la durée consacrée au déplacement** pour ensuite en déduire les modes de transport employés en fonction des lieux où ils se déroulent. Notre exploration du lien entre rapport au temps et

mobilité passe donc par la poursuite l'étude des agencements des activités dans le temps et dans l'espace, pour revenir ensuite sur la façon dont les modes de transport et les territoires pratiqués représentent des éléments limitants ou moteurs dans la mise en œuvre de certaines stratégies spatio-temporelles.

Se pose néanmoins la question du cadrage théorique. Dans la mesure où nous voulons comprendre la corrélation que nous observons entre rapport au temps hypermoderne et alternance de longues et courtes distances, une approche par les idéaux-types d'individus en fonction de leur rapport au temps et à l'espace risquerait de nous ramener à la fin de notre deuxième chapitre : face à une corrélation pouvant être expliquée de plusieurs manières différentes dont nous avons vu depuis que certaines étaient erronées. Ce problème ne se résoudrait pas simplement en passant d'une analyse quantitative à une analyse qualitative. L'étude de Montulet, Hubert et Huynen (2007), à laquelle nous reprochions de s'être arrêtée précisément où nous nous trouvons maintenant, est basée principalement sur une approche qualitative. Le problème n'est donc pas tant la méthode (analyse statistique ou par entretiens), mais le cadrage temporel et notre échelle d'étude de l'agir.

Pour comprendre les effets de nécessité entre pratiques du temps et de l'espace, il faut nous placer à l'échelle à laquelle tous deux se construisent (Hägerstrand 1970). Or nous avons vu que l'on peut interpréter l'un comme l'autre comme la solution à des problèmes pratiques. Au début du chapitre 2 nous avons vu que si certaines de nos activités se construisaient dans un rapport au long terme (ne serait-ce que parce que nos aspirations à réaliser des activités s'inscrivent dans le long terme), le nombre d'activités et notre façon de les gérer relèvent de problèmes se posant à l'échelle très quotidienne, et sont encadrés par des contraintes et des ressources variant d'un jour à l'autre. De la même façon, nous avons vu chapitre 3 que les pratiques de mobilité sont dictées par des contraintes très pragmatiques que sont le temps que l'on souhaite consacrer à se rendre à chaque activité et les moyens de transport à disposition. Si dans l'absolu nous aimerions pouvoir aller partout et réaliser toutes les activités que nous inspirent nos envies et que nous imposent les injonctions propres à notre milieu social, au quotidien les contraintes de l'espace et du temps se rappellent à nous.

Notre moyen de comprendre les liens entre temps et espace ne peut donc pas être de croiser de grands types de pratiques de l'un et de l'autre, mais de saisir comment l'un comme l'autre émergent d'aspirations à agir modulées par les données concrètes au sein desquelles se déroule l'action.



La façon dont nous étudierons ce jeu entre aspirations et contraintes fera l'objet du chapitre suivant. Nous y proposerons un cadre conceptuel permettant d'analyser les interactions entre les constructions spatiale et temporelle de nos programmes d'activités comme étant le résultat d'une négociation entre nos aspirations et les limites imposées par l'offre de notre environnement ainsi que les vingt-quatre heures d'une journée. Nous l'utiliserons ensuite pour comprendre dans quelles circonstances les individus se trouvent face à une logique de maximisation des opportunités ou de minimisation des distances. Ceci nous permettra dans notre dernier chapitre d'analyser finement les articulations transport-territoire favorables à la complexification de notre rapport au temps.

# Chapitre 5

## Transition théorique : une approche de l'agir par l'analyse des situations

### Introduction

Le constat développé dans les chapitres antérieurs d'une contextualité des pratiques de mobilité – où il s'avère pertinent, pour comprendre les pratiques modales, de comprendre l'emplacement et l'agencement des activités, et pour comprendre ces derniers de se référer certes aux aspirations des individus, mais aussi aux contraintes concrètes du quotidien – nous amène à revenir sur notre façon d'analyser le rapport au temps lui-même.

Nous avons jusqu'à présent approché le lien entre mobilité et rapport au temps de trois façons. Tout d'abord par le rythme de vie, que nous avons traduit en indicateurs chiffrés de manière à en fournir une étude quantitative à l'échelle d'une journée. Ensuite, par la tenue d'un agenda, moyen approximatif d'analyser la gestion du temps. Ce faisant, nous considérons que la façon de planifier ses activités était une manière de faire relativement fixe dans la durée, même si nous voyions que ces façons de faire changeaient d'un moment à l'autre au cours du cycle de vie. Enfin, nous avons fait l'hypothèse que le rapport au temps peut se construire sur des durées plus longues et qu'il inclut des contraintes qualitatives non visibles dans notre analyse quantitative susceptibles d'avoir un lien avec la mobilité. Nous avons approché ce rapport au temps en considérant que le statut d'occupation et le statut familial pouvaient en être une bonne approximation.

Or cette dernière approche a eu comme conséquence paradoxale de montrer à quel point de grands types d'événements de vie identiques pouvaient se décliner en pratiques de mobilité différentes en fonction des activités prévues par les individus ce jour-là. Ainsi, si avoir des enfants oriente le type de journée qu'il est *probable* qu'un adulte ait un jour donné (avec des accompagnements, l'obligation de passer des moments en compagnie de ses enfants et donc d'être présent au domicile régulièrement, etc.) encore faut-il que l'enfant ne soit pas parti en vacances chez ses cousins, qu'il soit dépendant dans sa mobilité en raison de son âge et de son lieu de résidence, que le ménage n'ait pas les moyens d'avoir recours à une nounou... En fin de compte, le comportement des grands-parents qui accompagnent ponctuellement

leurs petits-enfants peut être considéré comme étant tout aussi pertinent que celui des parents pour analyser les modes de transport employés dans ces circonstances. S'il existe bien un rapport au temps long, ce n'est pas lui qui est en lien avec les modes de transport. Les contraintes et ressources du jour ont un impact bien plus direct sur la mobilité.

Ainsi, si nous avons montré dans le deuxième chapitre que certains facteurs de long terme jouaient sur notre rapport au temps, ceux-ci ne sont pas pertinents pour décrire le lien avec les pratiques de mobilité. En revanche, les comportements à l'échelle infra-quotidienne des situations de vie – tels que ceux adoptés dans les situations d'urgence, la façon dont les individus arbitrent entre différentes activités et leur disposition dans l'espace – nous permettent de saisir non seulement comment le rapport au temps influe sur la mobilité, mais en retour comment cette dernière influe sur le rapport au temps.

De nombreux auteurs ont souligné qu'une des caractéristiques de la modernité avancée (ou tout autre nom donné à l'époque au sein de laquelle nous nous trouvons) est une individualisation croissante des pratiques de vie, un délitement des anciennes appartenances (Mendras 1994 ; Lahire 2011) et une désynchronisation des comportements collectifs, en raison – au choix – de comportements de plus en plus réflexifs ou de la culture de masse. Naturellement, cette position forte fait débat (Chauvel 2001). Cependant, si la société est bel et bien atomisée, une solution méthodologique peut consister à chercher des explications non plus directement dans les appartenances des individus, mais dans des contraintes plus concrètes du quotidien.

Si l'individualisation des pratiques est animée par une réflexivité croissante des individus dans un environnement changeant mettant à bas la permanence qu'offraient des appartenances sociales ancrées dans le long terme, il n'est pas absurde d'aller voir dans quelles situations cette réflexivité s'exerce et donc ne plus prendre comme échelle d'analyse l'individu, mais la situation dans laquelle il se trouve<sup>1</sup>. L'objectif serait alors de faire émerger les structures sociales non plus dans les groupements d'individus, mais dans des comportements proches pouvant émerger de situations similaires au sein de différents groupes.

---

1 À noter que si ce point de départ est erroné et que les appartenances sociales dictent encore de façon très structurante les pratiques des individus, un tel détour par les situations ne devrait qu'aboutir au constat que certaines situations se retrouvent systématiquement au sein de certains groupes sociaux.

## I. Un cadre théorique axé sur l'action

### I.A. Objectifs de ce cadre théorique

Notre but dans ce chapitre est donc de faire émerger un cadre théorique permettant d'analyser à la fois les pratiques temporelles et la mobilité à l'échelle infra-individuelle des saynètes de vie quotidienne. Nous partons du constat que les activités concrètes des individus, la façon dont celles-ci sont motivées par leurs goûts et aspirations tout en étant contraintes par le temps disponible, les ressources à disposition et l'espace à parcourir sont plus pertinents pour expliquer les liens entre mobilité et rapport au temps que les représentations sociales sur ces deux sujets.

Nous avons montré que l'individu ne se comportait pas tout le temps selon la même logique, ce qui revient à dire qu'il s'adapte au contexte. La question à résoudre est maintenant *pourquoi* il s'y adapte et en quoi cette adaptation n'est pas contingente. L'objectif est d'arriver à comprendre comment les logiques de mobilité que nous avons mises en évidence dans les chapitres précédents se construisent, et ce sans tomber ni dans une analyse psychologisante de l'individu en nous centrant sur ses motivations et sa perception du monde ni dans une forme de behaviorisme mécanique.

Sortir de cette ornière nous a amenés à nous appuyer sur les travaux des pragmatistes américains de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. L'intérêt qu'ils présentent pour notre étude est triple. D'une part, ces auteurs considèrent que pour comprendre les individus le principal est de s'intéresser à ce qu'ils font et non pas à ce qu'ils pensent<sup>2</sup> (McDermid 2008), ce qui nous permet d'éviter le risque de l'analyse psychologisante. D'autre part, ils s'intéressent à la prise de décision, appréhendée comme la recherche d'une solution dans un contexte jugé problématique, répondant ainsi à notre besoin de mieux comprendre le processus qui entraîne les pratiques d'adaptation au contexte. Enfin, ils considèrent que toute connaissance, et donc toute action, résulte d'une construction entre l'individu et son environnement. La façon de résoudre un problème ne dépend pas simplement du contexte, c'est le contexte lui-même qui dépend du problème que l'on souhaite résoudre. Ces auteurs nous permettent ainsi de développer un cadre théorique : i) ayant pour objet d'analyse non plus l'individu, mais les moments où se mettent en place ses activités dans le temps et dans l'espace, c'est-à-dire ses moments de prise de décision ; et ii) laissant une large

---

2 On peut se référer à Dewey, pour qui les pensées des individus n'ont d'importance que si elles servent à guider l'action : « Ideas, on the other hand, are *mere* ideas, idle speculations, fantasies, dreams, unless they are used to guide new observations of, and reflections upon, actual situations, past, present, or future. » (Dewey 1998, p. 139)

place à l'interaction entre la volonté d'agir de l'individu et les circonstances spatiales et temporelles. L'objet de cette section sera d'explicitier les apports du pragmatisme à notre thèse.

## I.B. De la routine à la situation problématique

Puisque nous avons fait l'hypothèse que les pratiques ne sont pas intrinsèques aux individus, il faut comprendre au cours de quelle prise de décision elles se mettent en place et comment elles se perpétuent. L'approche des pragmatistes insiste sur les moments où l'action et les décisions adviennent et le processus qui y mène. Elle ne s'intéresse pas aux situations où il y a continuité dans le régime de comportement et où la réflexivité ou la volonté de l'individu n'est pas engagée.

Cette dernière n'est en effet mobilisée que lorsqu'un élément vient pousser au changement. L'individu agit sans rapport réflexif jusqu'à ce qu'un obstacle advienne au déroulement normal de l'action : c'est ce que l'on appelle une crise. À noter que « crise » n'est pas à prendre au sens dramatique du terme, il s'agit là de tout moment où l'individu est dans une situation où son action ne peut continuer comme telle. Mead évoque un « manque d'ajustement entre lui et son monde<sup>3</sup> » : l'individu, de par son action, était adapté au monde et ne l'est plus. Ce qu'il faisait par le passé et qui fonctionnait ne fonctionne plus. Dans ce cas, l'individu tente de résoudre la crise à travers un rapport réflexif à la situation dans laquelle il se retrouve. Il enclenche alors un « processus d'enquête » au cours duquel il cherchera dans son environnement et en lui-même les informations lui permettant de comprendre le problème et de trouver des moyens de le résoudre.

L'individu modifie rarement son comportement lorsque rien ne l'y amène et qu'il est satisfait de la façon dont les choses se déroulent. En dehors des moments de crise, notamment pour Mead (1972) et Dewey (1998), l'individu fonctionne d'après une routine, en accord avec le passé. Dans ce cadre théorique, la routine n'est donc que la période durant laquelle aucun obstacle ne se pose à la réalisation de l'action et donc aucune recherche de nouvelle solution n'est entreprise. En ce sens, transposée à l'étude sociologique des régimes de gestion du temps, nous ne la considérons pas comme un mode de gestion particulier : il s'agit d'une *absence* de gestion, car la nécessité ne s'en fait pas sentir. Cependant, la routine étant la répétition de solutions qui fonctionnèrent par le passé, on comprend que toute solution a dû être réfléchie à

---

3 « [...] lack of adjustment between the individual and his world » (Mead 1972).

un moment donné. Pour comprendre les pratiques d'une personne, il faut donc regarder le moment où une crise est advenue et où elle a nécessité une prise de décision dans un contexte marqué par des possibilités et des contraintes.

Cependant, toute modification des circonstances n'entraîne pas nécessairement une adaptation du comportement. Ainsi, les pragmatistes font le constat qu'il faut qu'il y ait émergence d'un problème pour qu'il y ait modification du régime d'action. Dans le cas contraire, on ne se pose que peu la question des conditions de son action et l'on reste en mode « automatique » : on en revient à la notion d'habitude ou de routine. De nombreuses études sur les modes de transport ont souligné l'importance de l'habitude dans les pratiques modales, mêmes lorsqu'elles n'étaient pas les plus optimales (parmi d'autres : Rocci 2007 ; Buhler 2015). Adèle explique assez bien l'absence de réflexivité lorsqu'aucun problème ne se pose véritablement :

« Q : [...] ça vous arrive d'adapter votre trajet en cours de route ?

ADÈLE : ça nous arrive, en général c'est quand même dû à un accident, des trucs comme ça, ou alors ça va être dans un lieu qu'on ne connaît pas. Ou alors – pour moi ça n'arrive pas si rarement que ça – j'ai loupé mon arrêt. Parce que je lisais ou que je faisais autre chose, des fois je loupe mon arrêt quand je suis fatiguée, mais... en fait si on a fait le trajet une fois avec les transports et que ça a à peu près marché, qu'il n'y a pas eu de problème à trouver les endroits où on voulait aller, on va garder le même, même si éventuellement il y a plus pratique qui existe. Par flemme. » (Adèle, couple biactif, sans enfant)

Ainsi non seulement les pratiques ne changent pas forcément à chaque modification des circonstances, mais en plus la solution trouvée d'entrée de jeu n'est elle-même pas nécessairement la plus optimale ! C'est un argument que développe l'économiste James March : l'important étant d'atteindre un point de satisfaction, une fois cet objectif rempli on ne cherche pas forcément plus loin, quand bien même il serait possible de trouver des solutions plus économes en ressources pour atteindre ce même objectif (Weil 2000). Avoir un problème suppose donc que l'on considère qu'il y a inadéquation entre son point de satisfaction minimal et l'état des choses, ou que l'on ait conscience que ses façons de faire ne permettront pas d'atteindre cet objectif minimal.

James March rejoint en cela John Dewey, pour qui non seulement on ne fait rien tant qu'aucun problème ne se pose, mais on ne fait rien tant que l'on n'a pas *conscience* d'avoir un problème (Dewey 1998). Ainsi, la situation est « indéterminée » tant que l'on n'a pas fait le constat d'un obstacle au déroulement de l'action. Plus

prosaïquement, le problème n'est pas extrinsèque à l'individu, il faut qu'il l'identifie en tant que tel. Avoir une heure de transport pour se rendre sur son lieu de travail peut représenter un problème pour une personne, qui cherchera alors à le réduire, tandis que pour une autre il s'agira simplement d'un des aléas de la vie en Île-de-France et ce second individu supportera le trajet avec résignation ou indifférence.

Appliqué à notre étude, cela suppose donc qu'une partie des pratiques des enquêtés ont constitué des solutions à des problèmes à un moment donné, mais ne seront pas identifiables comme des solutions optimales au moment de l'enquête. Depuis l'époque de la mise en place d'une telle pratique, les circonstances ont pu changer. Cependant, tant que le nouveau contexte ne présente pas de problème – ou n'est pas perçu comme étant problématique<sup>4</sup> –, le comportement de l'individu peut demeurer identique, quand bien même d'autres solutions plus optimales auraient pu être trouvées. Il est ainsi souvent nécessaire de remonter au moment où la pratique s'est mise en place afin de comprendre le comportement de certains enquêtés dont les modes de fonctionnement ne sont pas optimaux au regard de la situation dans laquelle ils se trouvent, mais qu'ils répètent pourtant dans la mesure où cet état des choses n'entrave pas la bonne marche du quotidien.

Ainsi, lorsque nous aspirons à réaliser une activité, deux cas de figure se présentent à nous. Dans le premier cas, nous nous sommes déjà trouvés dans cette situation plusieurs fois, nous avons résolu le problème et réalisé une action dont les résultats nous ont semblé convenables, auquel cas nous ne prenons pas la peine de repasser par le processus d'enquête et réalisons de façon identique notre activité : c'est ce que l'on peut appeler la routine. Dans le second cas, vouloir concrétiser une valeur ou réaliser une activité nous pose un problème nouveau. À ce titre, les moments de routine – c'est-à-dire ceux où il n'y a pas d'obstacle à l'action et où la réflexivité n'est pas engagée – ne nous intéressent pas, dans la mesure où toute routine prend son origine dans un problème ayant engendré une prise de décision qui permet d'expliquer les comportements des individus.

---

4 À noter que faire le constat que l'on « pourrait avoir mieux » peut représenter, en soi, une situation problématique incitant à agir. Pour certaines personnes, l'optimisation est un objectif en lui-même. Cela suppose néanmoins que l'on a conscience de l'existence de solutions alternatives. Nous approfondirons la question du rôle joué par les moyens dans l'élaboration de nouveaux objectifs dans la section suivante.

## **I.C. La « situation » comme cadre et contexte de la prise de décision**

Comment décrire cependant le cadre au sein duquel émerge le problème ? Pour les pragmatistes, la prise de décision émerge au cours de ce qu'ils appellent une « situation », terme que nous reprendrons différemment de son usage habituel dans les sciences sociales.

### **I.C.1 Une façon d'analyser l'apprentissage en contexte**

En effet, si les pragmatistes ont développé le concept entre la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle, et s'il a été utilisé dès les années 1920 en sciences humaines, les approches au sein desquelles il s'insère s'éloignent de la nôtre. Ainsi, les sociologues de l'école de Chicago, et notamment William Isaac Thomas (1990), l'ont utilisé de façon relativement similaire à celle des pragmatistes : à savoir dans l'optique d'étudier comment la compréhension de son environnement et d'autrui par l'individu lui permet de prendre des décisions et d'agir. Mead et Dewey se sont tous deux penchés sur les questions d'éducation, cherchant à montrer comment l'apprentissage se construisait à l'aide de l'expérience de problèmes dans des contextes particuliers (Dewey 1998 ; Mead, Biesta, et Trohler 2015). Pour Thomas, cette notion sert à analyser comment nous apprenons à nous comporter dans une situation sociale donnée et comment sont générées des interprétations communes. Son courant de recherche se demande ainsi comment la société formate la façon dont les individus perçoivent leur environnement et apprennent à y réagir.

Or nous ne prenons en compte dans la situation que les éléments mentionnés par les enquêtés dans le courant de l'entretien, ou ceux dont on peut déduire de leur comportement qu'ils en avaient conscience. Si les premières questions de notre guide d'entretien, qui portent sur la description du quartier où habite l'enquêté et les modes de transport à disposition, visent à mettre celui-ci à l'aise, elles servent aussi à avoir une première idée de la situation telle qu'elle est perçue par l'enquêté en question. Si une personne déclare à tort qu'il n'y a pas de bus à proximité de chez elle et se déplace par conséquent à pied, nous considérons naturellement que son comportement est logique de son point de vue. Nous ne considérons pas qu'elle a « faux » et ne cherchons pas à faire la généalogie de pourquoi cette personne n'a pas conscience de l'existence du bus. La célèbre citation de W. I. Thomas « *Si les hommes définissent des situations comme réelles, alors elles sont réelles dans leurs conséquences* » (Thomas 1938), qui lui sert à expliciter pourquoi il est important de comprendre selon quels critères les individus définissent une situation, est pour nous



plus un point de départ que d'arrivée : nous ne cherchons pas à comprendre pourquoi l'individu a défini telle situation comme réelle. Nous ne nous intéressons qu'à la réalité de l'individu pour expliquer ses pratiques : peu nous importe qu'il ne soit pas omniscient.

### **I.C.2 La construction des comportements encadrée par des contraintes et des ressources**

Notre démarche est donc distincte de celle de Thomas et de l'École de Chicago : il s'agit d'analyser comment les situations au sein desquelles sont pris les individus formatent leur action. En effet, dans la mesure où nous nous appuyons sur des récits faits par les agents au cours d'entretiens et en prenons l'interprétation qu'ils nous en donnent, nous considérons qu'il va de soi que l'individu perçoit la situation au sein de laquelle il est et arrive à lui donner sens. Nous ne cherchons pas à savoir comment l'individu a appris à interpréter son environnement. En revanche, nous cherchons à voir en quoi la rencontre d'un individu et de circonstances particulières génère des décisions, et donc des actions, spécifiques.

En cela, nous avons une utilisation du terme « situation » plus proche de celle qu'en a Popper dans *Misère de l'historicisme* (Popper 2013) et dans *La Société ouverte et ses ennemis* (Popper, Ryan, et Gombrich 2013). Son but, lorsqu'il développe la notion « d'analyse situationnelle », est de reconstruire la situation dans laquelle se trouvent les individus afin d'expliquer leur comportement et leurs objectifs. La personne a un problème (elle souhaite atteindre un objectif et se demande comment) et le résout, dans un cadre cerné par des possibilités et des contraintes. On peut reprendre la description qu'en font Fornel et Quéré lorsqu'ils décrivent le courant rationaliste :

« [Selon Popper] l'explication des conduites sociales doit se faire avec trois ingrédients : l'attribution d'objectifs à des agents, leur placement dans des situations (qui sont elles-mêmes pour une part le résultat non intentionnel d'actions intentionnelles), la supposition d'une capacité de choisir les moyens les plus efficaces pour atteindre les objectifs dans ces situations. Bref, pour rendre compte des conduites, il faut reconstruire la "logique des situations" en faisant usage d'un principe de rationalité. [...] Dans une telle perspective, dire de l'agent qu'il est situé c'est dire qu'en fonction de ses objectifs, qui font naître autant de problèmes pour lui, il se trouve à la fois dans un champ de possibles et dans un système de contraintes, où il doit élaborer une solution. Une situation est relative à un objectif et aux problèmes qu'il engendre. » (Fornel et Quéré 1999, p. 12)

Retenons trois choses. Premièrement, on peut, à la suite de Popper, définir la situation en laquelle se trouve l'individu comme un ensemble de contraintes et de possibilités ou de ressources pertinentes pour le traitement d'un problème. Nous conserverons cette façon concevoir la situation. Soulignons que dans cette définition, la situation dépend de ce que l'individu souhaite réaliser, elle n'englobe pas l'intégralité des éléments présents dans son environnement. Ainsi, on ne s'intéresse qu'aux éléments pertinents pour un problème donné. Par exemple, les possibilités et contraintes à prendre en compte dans une situation ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de chercher un nouveau logement ou juste de décider où donner rendez-vous à un ami. Dans le premier cas, on prendrait en compte entre autres le capital monétaire du ménage et l'offre de logement dans la région. Dans le second on prendra en compte l'offre de cafés et de bars accessibles et les lieux où se rendra l'ami en question avant et après le rendez-vous.

Deuxièmement, on note que la situation dans laquelle se trouve un individu est en partie construite par d'autres actions de ce même individu, lesquelles ont dû elles-mêmes être décidées en situation. Selon que l'on analyse une action sous l'angle de la prise de décision la concernant ou selon son impact sur la réalisation d'autres activités, celle-ci pourra apparaître soit comme étant guidée par des objectifs à mener à bien « dans un champ de possibles et dans un système de contraintes », soit comme une contrainte elle-même. Ainsi, le fait de se nourrir peut apparaître à la fois comme une action résultant de l'objectif de satisfaire sa faim, avec des questionnements quant à quoi manger, où, avec qui, *et caetera*, où bien apparaître comme une contrainte physiologique imposée aux autres activités, en exigeant de l'individu qu'il y consacre systématiquement une partie de son temps et de ses ressources.

Troisièmement, il est important de constater que si le triptyque « objectifs », « placement dans des situations », « capacité de choisir les moyens les plus efficaces » est heuristique, nous ne pouvons le conserver tel quel. En particulier, il suppose un individu doté d'objectifs clairement définis en dehors du cadre de la situation, ce qui revient à faire des hypothèses très fortes sur les comportements. Nous allons donc devoir trouver une autre manière de comprendre ce qui motive l'action des individus.

## II. Comment s'oriente l'action ?

L'utilisation de la notion de situation par Popper s'approche de l'usage que nous souhaitons en faire, mais sa définition suppose des objectifs clairement définis par l'individu. Pour analyser le terme de situation, ce que nous en tirons et la façon dont l'individu se comporte dans un contexte donné, nous revenons donc plutôt aux travaux des pragmatistes et aux analyses plus récentes qui s'en inspirent.

Nous nous appuyerons notamment sur deux ouvrages. Le premier est *La logique des situations*, ouvrage collectif sous la direction de Michel de Fornel et Louis Quéré, qui propose une approche de la notion de situation à travers l'expérience vécue des individus (Fornel et Quéré 1999). Le second est le livre de Hans Joas intitulé *La créativité de l'agir* (Joas 1999), qui fait une critique de l'approche classique de la théorie de l'action, qui implique des moyens et des fins distinctes, telle qu'elle est décrite par Parsons – mais qui s'applique aussi à celle proposée par Popper –, en ayant recours aux travaux des pragmatistes en général et de Dewey en particulier.

Nous allons montrer que l'on peut donner un plus large rôle à la situation dans la réalisation des actions des individus, notamment en constatant qu'elle participe à la définition des objectifs. Nous allons donc nous intéresser à la question de savoir comment s'oriente l'action.

### II.A. Pour Popper et Parsons : des actions orientées par un objectif

Nous avons vu que pour Popper, la situation recouvre les éléments d'un environnement donné qu'il est pertinent de prendre en compte lorsque l'on souhaite accomplir une action. Son approche suppose qu'en amont même de la mise en situation, l'individu sait ce qu'il souhaite faire. On considère donc d'emblée que l'individu est motivé à agir et que cette motivation se matérialise sous la forme d'un objectif concret, intrinsèque à l'individu. Si en fonction de la situation les moyens pour l'atteindre peuvent varier, l'objectif, lui, ne varie pas. On peut ainsi dire que toutes les actions intermédiaires à la réalisation de ce but sont « orientées » par lui : c'est lui qui les motive et leur donne leur sens. Popper n'a pas exploré la question de pourquoi les individus ont ces buts, ce qui lui a été reproché et ce qui explique entre autres selon certains analystes le peu d'usage qui a été fait par la suite de « l'analyse situationnelle » telle qu'il l'avait décrite (Hedström, Swedberg, et Udéhn 1998; Gorton 2012).

La question de savoir ce qui motive les individus à agir a été développée par Talcott Parsons dans *The Structure of Social Action* (Parsons 1968). Contrairement à Popper, Parsons s'intéresse, au-delà des actions des individus, à ce qui les motive. Pour lui, si les individus agissent, c'est parce qu'ils sont dotés d'un système de « valeurs » qui dicte leur conduite. Ce système de valeurs, construit par la socialisation de l'individu, est ce qui l'incite à agir. Une des interrogations premières de Parsons était de comprendre pourquoi les individus avaient si souvent envie de faire des actions en accord avec ce qui était le mieux pour la société. Il expliquait cela par le fait que nous intégrons durant notre enfance les valeurs de cette dernière. Ce qui nous donne envie d'agir est donc socialement construit. D'une certaine façon, les « moteurs » de l'action de l'individu sont des désirs construits par la société.

Par conséquent, si l'on suit Parsons, les individus agissent d'une certaine façon parce que leurs valeurs leur indiquent d'agir ainsi. Cependant, cette explication explique mal la diversité des comportements à laquelle on peut assister dans la vie sociale et à laquelle nous assistons d'un jour à l'autre ou d'un individu à l'autre à milieu et statut sociaux identiques. Nous nous sommes donc tournés vers la critique de la théorie parsonienne développée par Hans Joas.

## **II.B. Joas et les pragmatistes : des actions orientées, mais pas forcément par un objectif**

Pour Joas, Parsons développe ce qu'il appelle une « approche téléologique de l'agir ». Joas entend par là que l'approche parsonienne suppose que l'individu agit en ayant déjà décidé en amont ce qu'étaient ses objectifs. À noter que cette critique s'applique aussi à Popper : dans les deux cas, on est face à un unique moteur de l'action clarifié en amont. Or pour Joas, on peut distinguer « fins » (ou « buts ») d'une part, et « valeurs » d'autre part. En effet, si l'on considère que nos valeurs sont construites socialement et intériorisées, encore faut-il pouvoir expliquer comment nous les traduisons en actions concrètes. Or cette traduction n'est pas toujours évidente : il est possible qu'à une valeur intériorisée correspondent plusieurs cours d'action. C'est là que Joas fait intervenir la notion de situation. Selon lui, c'est le contexte qui permet de concevoir comment accorder des actions avec nos valeurs. Pour le dire plus correctement :

« C'est seulement dans des situations concrètes que l'on découvre ce qui satisfait nos tendances et ce qui correspond à nos valeurs. » (Joas 1999, p. 173)

En cela, en première approximation, nous pouvons considérer à la suite de Joas que ce qui est intrinsèque aux individus n'est pas un ensemble d'objectifs et de pratiques, mais plutôt un système de valeurs. Cependant, ce système demeure très théorique tant qu'il n'a pas été concrétisé par la réalisation d'une action.

Si nous avons parlé de « première approximation », c'est qu'il faut affiner ce que nous entendons par « valeur ». Si l'on revient à la définition qu'en donne Parsons, les valeurs représentent ce que l'on pourrait appeler le moteur de l'action (Parsons 1968). Ce sont elles qui « donnent envie » d'agir et orientent l'action. Cependant, on voit bien que si l'on s'en tient à l'idée de « donner envie d'agir », le terme de « valeur » au sens strict du terme peut être réducteur. Il s'agit là en effet de nos goûts et de nos aspirations, mais le sentiment de *devoir* agir peut aussi intervenir. En ce sens, nous nous rapprochons de la notion d'*éthos* développée par Bourdieu (Bourdieu 2002 ; Fusulier 2011). Dans tous les cas, il s'agit de dispositions intériorisées, parfois même inconscientes, orientant ce que nous avons envie de faire. Ces dispositions sont durables – à notre échelle d'analyse – et construites par le milieu social de l'individu : les pratiques de loisirs et de consommation, ainsi que le rapport au travail sont ainsi étroitement liés aux catégories socioprofessionnelles des individus.

À noter qu'il arrive que les individus formalisent leurs valeurs sous la forme de projets. Ils arrivent ainsi en situation avec des objectifs précis et sont parfois passés de façon consciente par le processus d'enquête qui les mène à trouver des moyens de les réaliser. Cependant, tout comme les valeurs, ces projets demeurent abstraits tant qu'ils ne sont pas réalisés : en effet, ils courent toujours le risque d'être modifiés dans le courant de la situation. À ce titre nous traiterons les projets de la même façon que les valeurs et considérerons qu'ils ont les mêmes propriétés que ces dernières : s'ils peuvent motiver l'agir, ils demeurent des abstractions tant qu'ils ne sont pas traduits en action concrète dans le courant d'une situation.

## **II.C. Les valeurs peu claires pour les enquêtés révélées en situation**

Afin d'illustrer comment la situation peut clarifier des valeurs et modifier un projet, prenons un exemple concret issu de nos entretiens. Valérie est aide médico-psychologique (AMP)<sup>5</sup>, son mari est ouvrier, leurs revenus sont donc faibles. En outre, elle a des problèmes de santé qui l'obligent à travailler à mi-temps. Son mari et

---

5 AMP appartient à la catégorie Employés de la fonction publique de l'INSEE. La formation d'AMP ne nécessite pas d'avoir le baccalauréat.

elle habitaient au domicile des parents de Valérie pendant le plus fort de la maladie de celle-ci, mais ont déménagé quand elle a pu reprendre le travail à mi-temps. Elle raconte leur recherche de logement :

« VALÉRIE : Moi je voulais absolument acheter pour pouvoir faire ce que je voulais dans l'appartement. Si on veut casser un mur pour le mettre 10 centimètres plus loin bah au moins en tant que propriétaire je peux le faire. [...]

Q : Dès le début vous avez cherché jusqu'à Creil ?

VALÉRIE : Bah on cherchait dans le – parce que mon mari travaille à Pierrefitte, donc on cherchait aux alentours de Pierrefitte, au-dessus de Pierrefitte. Mais comme je te disais, on a trouvé cet appartement pas cher, et par chance c'était à côté de Creil donc pour moi au niveau des transports ça allait. » (Valérie, couple biactif, sans enfant)

Valérie et son conjoint ont un problème : pour se loger, ils ont des contraintes classiques de revenus et de distance au lieu de travail. L'objectif annoncé – être propriétaire à côté de Pierrefitte-sur-Seine – a été en partie abandonné puisque le ménage de Valérie s'est finalement installé à plus de 40 km (et trois quarts d'heure de voiture) de là. La véritable priorité – trouver un logement abordable à l'achat – apparaît alors. Pour l'individu, c'est face à la tension créée par le fait de devoir prendre une décision que s'éclaircissent les buts et les valeurs : c'est par itérations successives dans leurs recherches que Valérie et son mari en sont venus à s'installer dans les environs de Creil. Plus que le fait d'être proche du lieu de travail de son conjoint, c'est le fait d'être propriétaire qui guidait leur décision. Le moment de la découverte de l'appartement abordable a révélé ce qui leur tenait le plus à cœur.

L'objectif de Popper n'a pas été abandonné : nous cherchons toujours, en observant les conduites sociales des individus, à mettre en évidence la situation au sein de laquelle ils se trouvent afin d'expliquer leurs pratiques. Cependant au lieu d'appréhender leur action pour le résultat d'un objectif clair, explicitement formulé et poursuivi de façon systématique et raisonnée, nous y voyons la traduction concrète de valeurs floues pour les enquêtés eux-mêmes<sup>6</sup>. Il est dans ces circonstances possible de reconstituer les désirs ou les souhaits réels des individus, quand bien même ceux-ci ne seraient pas explicites pour l'enquêté. L'observation du résultat des actions de Valérie et de son mari permet de comprendre qu'il existait une priorité plus importante pour eux que la proximité de Pierrefitte, à savoir être propriétaires de

---

6 À ces situations où le doute vient de l'enquêté lui-même, s'ajoutent les biais en situation d'entretien qui peuvent pousser l'enquêté, soit à une justification a posteriori de ses actions, soit à mentir de façon consciente à l'enquêteur.

leur logement. Dans ce contexte, leur action, à défaut de découler de la mise en œuvre d'un objectif clair, fixé en amont, auquel on ajuste les moyens, apparaît comme rationnelle une fois explicité le projet principal de leur démarche.

Au sens des pragmatistes, l'approche montre bien que c'est au cours du « processus d'enquête » mené par les individus qu'apparaissent leurs objectifs. Il arrive que dans l'action se révèlent des priorités plus pressantes que celles que l'on s'était construites au cours d'un rapport réflexif à soi.

## II.D. La situation orientée crée des fins

Ceci nous amène donc à constater que la situation au sein de laquelle se trouve l'individu joue aussi un rôle de créateur de moyens et par extension de créateur de possibilités.

« Dewey parle d'une relation réciproque entre les fins et les moyens de l'action. Cela signifie que l'action, en règle générale, n'est pas d'emblée dirigée vers des fins clairement définies, en fonction desquelles s'effectue ensuite le choix des moyens. Le plus souvent, au contraire, les fins sont relativement indéterminées et ne se trouvent spécifiées que par une décision quant aux moyens à employer. La réciprocity des fins et des moyens signifie donc un jeu d'interactions entre le choix des moyens et la clarification des fins. » (Fornel et Quéré 1999, p. 164-65)

Dans la mesure où les moyens dont dispose l'individu sont en partie circonscrits par la situation et qu'ils peuvent servir à délimiter des buts en accord avec les valeurs, la définition de nouveaux moyens – c'est-à-dire de nouvelles possibilités – détermine de nouvelles fins pour l'individu. Ainsi, pour Valérie et son mari, l'apparition d'un nouveau moyen sous la forme d'un appartement en vente a permis l'émergence d'une nouvelle fin : réaliser l'achat de *cet* appartement, situé loin de l'endroit où ils comptaient acquérir à l'origine. L'action précise, concrète, a émergé au moment où son moyen est apparu. Soulignons ainsi que les fins ne préexistent pas nécessairement aux moyens. Ceux-ci peuvent émerger simultanément à l'action.

\*

\* \*

Nous considérerons donc que ces valeurs, si elles orientent l'action et sont construites socialement, n'ont de réalité que dans les situations concrètes. La distinction des « objectifs » et des « valeurs » dans ce schéma théorique permet ainsi aussi bien de conserver les valeurs comme des éléments socialement construits, ce qui explique l'existence de régularités entre les groupes sociaux, et d'expliquer la

grande variabilité des comportements entre individus d'une même appartenance. En effet, la situation apparaît comme génératrice de fins concrètes : la variabilité des circonstances entraîne donc une variabilité des actions concrètes entreprises. En bref, si nous sommes d'accord sur l'idée que l'action des individus est orientée et motivée en situation par une socialisation productrice de valeurs et de goûts, nous retenons de l'apport de Joas la possibilité de distinguer entre ce système intériorisé et sa déclinaison concrète au quotidien.

### **III. Interaction entre situation, valeurs et objectifs**

De ce schéma de pensée, que peut-on déduire sur la façon dont la situation « traduit » le système de valeurs ? Dans le reste de cette section, nous allons voir que la situation peut à la fois être perçue comme un élément opérant sur l'agir de l'individu, en triant les valeurs et les actions à concrétiser, et comme un élément sur lequel l'individu peut agir.

#### **III.A. La situation effectue un tri parmi les actions possibles**

Dans chaque situation, on effectue en bout de course une seule action. Cela suppose donc que parmi les nombreuses potentialités, une seule a été réalisée. Par conséquent, la situation opère sur deux plans : d'une part elle permet le tri entre différentes valeurs et d'autre part elle permet le tri entre différentes déclinaisons d'une même valeur.

##### **III.A.1 Choisir entre différentes valeurs en compétition**

Ainsi, face à la question de ce que l'on peut faire à un moment donné, plusieurs valeurs différentes peuvent se trouver en compétition. C'est en réalité ce qui se passe souvent lorsque les valeurs ne sont pas claires pour l'individu. La situation peut orienter la valeur qui sera priorisée : en facilitant la traduction de l'une en action au détriment de l'autre, le contexte peut servir à trancher des cas d'indécision. La tension dont résultent nos comportements ne met donc pas simplement en jeu ce que nous souhaiterions faire et les contraintes qui donneront une forme concrète à ce projet, mais la multiplicité des choses que nous aimerions faire et la façon dont la réalité nous orientera plutôt vers l'une ou vers l'autre.



Comme nous avons pu le voir précédemment, les valeurs ne correspondent pas nécessairement aux idéaux exprimés dans les discours. De façon plus radicale, elles peuvent concerner des plaisirs que les enquêtés condamneraient. Ainsi, le temps passé à « ne rien faire » chez soi est très souvent stigmatisé dans les entretiens. Pour autant, le fait que les enquêtés renoncent régulièrement à d'autres activités pour pouvoir s'accorder ces moments de respiration ou qu'ils luttent fréquemment contre l'envie de s'y adonner semble suggérer qu'il existe derrière cette inactivité une valeur « détente » bien présente. Cependant, à motivation égale pour deux activités découlant de deux valeurs distinctes, celle trouvant sa réalisation au domicile demandera moins d'effort : la situation orientera donc vers la réalisation de celle-ci. Les individus peuvent donc être de bonne foi lorsqu'ils valorisent théoriquement un mode de vie tourné vers l'extérieur tout en restant fréquemment chez eux de façon concrète. Il faut souvent un « surplus de motivation » pour réaliser ses activités à l'extérieur.

Ce constat est généralisable à des obstacles autres que les distances à parcourir : lorsque des obstacles s'opposent à la concrétisation d'un projet, c'est un autre qui peut se traduire en action, quand bien même on lui accorderait moins de valeur.

### **III.A.2 Choisir parmi différentes déclinaisons d'une même valeur**

En d'autres circonstances, les valeurs impliquées dans le problème sont extrêmement claires et uniques : journée travaillée où l'on se demande quel dossier prendre, soir dédié aux loisirs où l'on se demande que faire, réflexion globale sur comment passer plus de temps avec ses enfants. La situation peut alors jouer alors un rôle crucial dans l'émergence d'une solution sous la forme d'une action. Prenons l'exemple de Fabrice, qui voulait se rendre à la piscine régulièrement et a cessé de s'y rendre. Il nous raconte cet abandon :

« Euh... alors j'ai arrêté parce que j'avais pas forcément le temps et puis que j'ai raté et puis que... voilà. C'est aussi parce que ça m'arrangeait d'y aller le lundi soir parce que je jouais au foot le lundi soir avant et que ça me convenait très bien et que la piscine a été fermée le lundi. Et du coup en semaine t'as vite des trucs à faire, des sorties resto, des cinés, et cetera, et du coup c'est un peu plus compliqué. » (Fabrice, actif, célibataire)

Fabrice a une culture de sortie assez intense, ce qui révèle un goût pour ce mode de vie<sup>7</sup>. Le fait que la piscine soit fermée le lundi met une restriction à cette pratique tandis que les autres activités sont entourées de moins de contraintes et ce sont elles qui sont effectivement réalisées. D'une certaine façon, aller à la piscine et aller au restaurant sont deux façons de décliner la valeur accordée aux activités de loisirs hors de chez soi. Les contraintes imposées par la situation permettent de faire un tri entre ces différentes déclinaisons de son système de valeurs. Là où la question de sortir en semaine ne se pose pas – Fabrice a *envie* d'occuper ses soirées –, les circonstances l'ont incité à renoncer à la piscine pour des loisirs plus improvisés.

### **III.B. La situation ne s'impose pas simplement à l'individu**

Dans chaque cas, la situation permet de concrétiser un système de valeurs soit peu clair, soit offrant différentes façons de se traduire en actions. Il importe de souligner que l'interaction entre valeurs et situation n'est pas à sens unique. En effet si le contexte dans lequel nous nous situons a bien une incidence sur les activités que nous réalisons, il n'est pas pour autant à lui seul générateur de l'action : d'une part le contexte ne s'active que s'il existe des valeurs pour lesquels il prendra sens et d'autre part la situation peut faire l'objet d'une action de l'individu pour l'orienter à sa guise.

#### **III.B.1 La situation ne crée pas des buts ex nihilo**

La situation ne *crée* pas des buts ex nihilo, mais rend possible ou contraint un système de valeurs préexistant. Prenons l'exemple d'Euxane, qui raconte son samedi après-midi en compagnie de son fils.

« On voulait acheter des petites perles de bain, parce qu'il voulait mettre des perles dans son bain. [...] Donc on y est allés à pied. Au passage on a acheté des cartes Pokémon qu'on a vues en vitrine d'une librairie. [...] Je suis aussi tombée sur une boutique où ils faisaient des soldes de fringues de marque pour gamin et comme j'ai une copine qui a eu un bébé je me suis dit : "bon". J'ai acheté un truc de marque à la con. » Euxane (couple biactif, deux enfants)

L'une de ces activités correspond à un objectif tel qu'on peut l'imaginer dans le schéma de l'homme réflexif rationnel, celui des perles de bain. C'est un but clairement énoncé et qui a motivé la sortie du domicile, pour lequel des moyens ont été envisagés (y aller à pied, après avoir repéré un lieu où l'on suppose que l'on en

---

<sup>7</sup> Ce goût est construit socialement. On peut le relier au milieu social auquel appartient Fabrice : moins de trente-cinq ans, appartenant aux catégories socio-professionnelles supérieures, habitant Paris. C'est une population au sein de laquelle la culture de sortie est très développée et valorisée (Coulangeon, Menger, et Roharik 2002).

trouvera). Les deux achats suivants en revanche – les cartes Pokémon et le vêtement pour bébé – ont été inspirés par la situation : ils n'étaient pas prévus. Si les devantures des boutiques n'avaient pas montré des produits attirant l'œil d'Euxane et de son fils, ces achats auraient pu ne pas avoir lieu du tout (notamment pour les cartes Pokémon), ou être remis à plus tard.

Cependant, on ne peut pas en déduire que n'importe qui passant dans cette rue aurait fait ces achats. Euxane pourrait avoir moins de revenus, avoir déjà acheté un cadeau à son amie ou tout simplement appartenir à dans un milieu où l'on n'offre pas de vêtements à la naissance d'un enfant. L'achat d'un vêtement pour le nouveau-né *à ce moment précis et dans cette boutique* a été inspiré par la situation, mais le système de valeurs incitant à cet achat (adhérence aux codes de politesse en vigueur au sein de son milieu social en cas de naissance chez des proches) lui préexistait amplement. De la même façon, pour les cartes Pokémon, on pourrait imaginer des principes d'éducation ou économiques opposés à cet achat, qui visiblement n'entrent pas en jeu pour Euxane.

Si nous insistons sur ce point, c'est pour souligner que si la situation peut donner une forme concrète à une action qui n'était qu'une potentialité, encore faut-il que cette potentialité existe. Ainsi un environnement n'est riche en occasions d'action que pour quelqu'un qui, à l'origine, a un système de valeurs favorable à la réalisation de ces activités. Pour le dire de façon plus concrète, une personne qui percevrait le théâtre comme un loisir snob ne s'y rendrait pas, quand bien même elle habiterait à moins de cinq minutes de marche de l'Odéon. Par conséquent l'emploi du temps réalisé par un individu n'est pas simplement le reflet de son environnement. Pour en revenir à l'objet de cette thèse, une personne qui a un rythme de vie élevé doit avoir un ensemble de valeurs qui la rendent susceptible de multiplier les activités.

### **III.B.2 L'individu peut agencer son environnement pour simplifier son action**

Enfin, l'individu ne se contente pas de « subir » ou de « percevoir » les contraintes ou possibilités offertes par la situation. On peut considérer que l'individu construit ou aménage son environnement en amont. Ainsi, il peut se décharger cognitivement d'une série de choix. En ce sens, s'installer à un endroit c'est se mettre volontairement à proximité d'un certain type d'offre qui peut ensuite nous inciter à agir de certaines façons. Cette idée de travail sur son environnement est développée par David Kirsh (1999) lorsqu'il décrit la façon dont les individus aménagent leurs espaces de travail pour se simplifier les tâches. Il prend l'exemple d'une personne

qui, avant de commencer à cuisiner un plat, va sortir tous les ingrédients et les ustensiles dont elle aura besoin, en les disposant sur le plan de travail de telle façon à ce qu'ils soient accessibles au fur et à mesure de la réalisation de la recette. Ainsi, avant même d'agir à proprement parler, il est possible de préparer son environnement afin de rendre le déroulement de l'action le plus fluide et le plus spontané possible. L'environnement ainsi construit sert de guide au comportement, ce qui allège la charge cognitive : si l'on a déjà sorti les œufs, il y a moins de chances qu'on oublie de les mettre.

Ainsi, comme l'expliquent Fornel et Quéré, les individus ont des marges de manœuvre sur la situation, en amont de l'action :

« De plus, en aménageant et en structurant leur environnement, les agents pré-organisent leur champ pratique ; ils disposent autour d'eux un ensemble d'indices qui soit suscitent directement des actions de leur part, ou des gestes déterminés (c.-à-d. sans calcul, inférence, remémoration, etc.), soit dissuadent d'agir ou rendent certaines actions impossibles. »  
(Fornel et Quéré 1999, p. 24)

Les individus agissent alors sur leur environnement afin qu'en retour celui-ci les induise à agir de façon différente en aval. En appliquant cette approche aux territoires de vie, on peut considérer que les individus aménagent pour partie leur environnement urbain : ils prennent un abonnement à la piscine qui est sur le chemin entre le domicile et le travail, choisissent un médecin traitant situé non loin de chez eux, etc. Ainsi, disposer les activités sur son chemin a deux effets : outre que l'on réduit le temps de déplacement pour s'y rendre, passer à proximité régulièrement est un rappel constant à ce que l'on devait faire ou à ce que l'on s'était dit que l'on ferait. Nous pouvons aussi interpréter de cette façon les choix résidentiels, dont nous pouvons dire qu'ils incarnent les valeurs des habitants. Les personnes s'installent certes en fonction de contraintes économiques, mais aussi en fonction d'une appétence pour un certain mode de vie. Ainsi, les attentes quant à ce que le nouveau lieu de vie *permettra de faire*, les potentialités qu'il recèle influencent le choix du lieu où les individus décident d'emménager. Choisir d'implanter leurs activités à proximité de leur lieu de résidence est un moyen de travailler sur la situation, de la moduler, et ainsi d'agir sur leurs futures contraintes.

Or ce travail sur l'environnement se fait de différentes façons en fonction des personnes. Tout comme dans une situation donnée un individu ne prend pas en compte tous les éléments présents, mais uniquement les plus importants pour définir les solutions possibles à son problème, on peut considérer que dans l'agencement de

l'environnement, différents individus prêteront attention à des caractéristiques ou des éléments différents. En fonction de leurs aspirations et leurs goûts, les éléments pertinents à la constitution de l'habitat ne sont pas les mêmes. Pour certains, il s'agit de la possibilité de personnaliser leur logement, ou d'avoir un certain revenu après avoir payé les traites. Pour d'autres, les éléments importants sont la proximité d'amis ou de commerces correspondant à leurs pratiques de consommation. Certains éléments laissés de côté lors du pré-aménagement peuvent néanmoins s'avérer pertinents par la suite, mais ils sont des résultats non intentionnels de l'aménagement intentionnel de l'environnement.

Il ne faut pas croire que cet aménagement du contexte par les individus se fasse sur le mode de la réflexivité. Si une partie des éléments pris en compte peuvent effectivement être appréhendés selon ce mode, d'autres le sont selon une modalité relevant de l'affectif et non pas sur le mode d'outils ou de circonstances mises en place dans l'optique de servir des buts lointains. Nous revenons ainsi au constat que les valeurs ne s'incarnent pas de façon systématique en des objectifs clairement priorisés, mais prennent plutôt la forme de souhaits orientant l'action, jusqu'à ce que la situation et la nécessité d'agir leur donnent une consistance plus nette.

\*

\* \*

Dans ce schéma, la situation est le médium par lequel des valeurs sont traduites en actions – valeurs qui ne sont pas forcément claires, comme nous avons pu le voir. Or cette traduction se fait en fonction des contraintes et des possibilités contenues dans la situation. Par conséquent, elle canalise les possibilités de déclinaison concrète que peuvent prendre nos tendances et nos goûts. En passant d'un potentiel infini à une action concrète, elle peut aussi effectuer un tri entre valeurs concurrentes. Cependant, l'individu n'est pas pleinement passif vis-à-vis des situations au sein desquelles il se trouve. D'une part, rappelons-le, la situation est construite par le problème posé par les valeurs de l'individu. D'autre part, il lui est possible de jouer sur son environnement en amont pour favoriser la traduction sous forme de certaines actions plutôt que d'autres.

## Conclusion et reformulation de la question de départ

Nous proposons donc une méthode de compréhension de l'agir humain qui s'appuie sur les penseurs pragmatistes. Dans ce cadre, nous analysons non pas l'individu, mais la situation au sein de laquelle il prend ses décisions. Nous considérons que les comportements des acteurs résultent de la résolution d'une tension entre : i) leur système de valeurs qui les pousse à agir et ii) les contraintes concrètes inhérentes à toute action. Au cours d'une situation de crise, l'individu est confronté à un obstacle qui remet en cause l'action. Il est alors amené à résoudre un problème, résolution au sein de laquelle son système de valeur – dont pourraient découler différentes actions – est traduit en une action concrète. Ainsi, l'agir humain ne représente pas simplement une volonté d'aller vers un objectif clair, volonté contrainte dans ses moyens par la réalité, mais représente l'émergence simultanée – à travers un contexte particulier – d'une fin et de ses moyens.

Cette méthode et cette échelle d'analyse mettent l'unicité de la personne au second plan. En lieu et place de l'individu, l'objet d'étude devient chaque segment de vie – ou situation – au sein duquel se fait une prise de décision, chacun comportant ses propres tensions entre valeurs et contraintes, sa propre logique et sa propre solution. Dans ce contexte, l'individu peut être perçu comme la résultante de la somme de ces situations. Le système de valeurs relativement stable dans le temps qui lui confère sa continuité, outre qu'il est rarement évident aux yeux mêmes de cet individu, se traduit en une variété de formes différentes d'action en fonction de la situation au sein de laquelle il s'inscrit. Par conséquent, si le système de valeur nous permet, *a posteriori*, de comprendre pourquoi l'individu a agi, il ne permettra que très mal de prédire *a priori* comment l'acteur se comportera.

Ceci modifie sensiblement notre objet d'analyse. Notre question de départ nous a orientés vers une analyse de la mobilité d'individus ayant un rapport au temps hypermoderne en cherchant à mettre en évidence des idéaux-types de mobilité qui leur soient propres. C'est l'approche que nous avons eue dans la première partie. Or nous avons constaté que l'explication du « pourquoi » de cette corrélation nécessitait de nous placer à une échelle plus fine que l'individu : il nous fallait descendre au niveau où le rapport au temps se construit, c'est-à-dire à celui des segments de vie dans lesquelles se concrétisent nos comportements. Nous nous orientons donc désormais vers l'étude des situations particulières produisant des rapports au temps

spécifiques, en cherchant à comprendre comment les contraintes de la mobilité s'inscrivent en leur sein et en retour comment les solutions trouvées dans leur cadre produisent de la mobilité.

Nous ne considérerons donc plus que certains individus ont un rapport au temps plus ou moins dense, improvisé ou fragmenté, mais **nous chercherons en quoi les problèmes induits par l'expression d'aspirations à réaliser des activités particulières dans différentes situations spatio-temporelles amènent à la fois à des rapports au temps et à des pratiques de mobilités spécifiques**. En particulier, en lien avec les résultats du chapitre 4, nous nous demanderons dans quelles situations l'aspiration à ajouter une activité à son emploi du temps se traduit en une volonté de maximiser ses opportunités, dans quelles situations les objectifs poursuivis amènent à des pratiques de minimisation du temps de trajet. Nous allons développer dans le chapitre suivant cette nouvelle approche empirique et ses conséquences pour notre enquête.

# **Partie II**

## **Analyser les conditions d'un rapport au temps hypermoderne par les situations temporelles complexes**

### **Introduction à la partie II**

Dans le cadre de notre étude, nous nous intéressons au rôle de la mobilité dans la façon qu'ont les individus d'agencer leurs activités dans le temps. Par extension, nous interrogeons donc la possibilité même d'une modification du rapport au temps à l'échelle de la population : si les modes de transport et la façon de se déplacer influent sur la possibilité de complexifier son emploi du temps et de le gérer, des disparités peuvent se former quant à la possibilité même d'accélérer son quotidien.

La méthode que nous employions dans la première partie, quoique permettant de mettre en avant des corrélations entre certaines pratiques spatiales et des formes de complexification temporelle, ne nous permettait pas de comprendre ces liens. Par conséquent, nous avons développé dans le chapitre précédent un nouveau cadre théorique au sein duquel nous considérons que les activités quotidiennes et leurs emplacements dans le temps et l'espace sont des fins résultant de la traduction des valeurs dans une situation donnée. Nous faisons ainsi découler des aspirations des individus à agir les rapports au temps et à l'espace, en les mettant tous deux sur le même plan. Nous sommes quotidiennement confrontés à des micro-problèmes posés par la question de comment mener notre vie, le rapport au temps et à l'espace représentant des solutions – ponctuelles à chaque fois – à ces premiers. L'individu n'a alors pas *un* rapport au temps ni *un* rapport à l'espace, mais peut être perçu comme le support d'une mosaïque de comportements spatio-temporels, d'autant plus variés et hétérogènes que les situations auxquelles il est confronté le sont.



Que se passe-t-il lorsque l'on souhaite rajouter une activité dans un emploi du temps déjà défini ? Notre objectif est de montrer que certaines configurations spatio-temporelles sont nécessaires dès lors que l'on souhaite réaliser plus d'actions au cours d'une semaine, d'une journée ou d'une heure. Nous pourrions ensuite regarder *où* et *pour qui* ces configurations sont possibles en Île-de-France afin de mettre en évidence la façon dont les lieux et les modes de transport limitent ou favorisent la possibilité de pratiquer certains rapports au temps.

L'objectif du chapitre 7 sera de faire l'inventaire des grands types de problèmes existants et celui des solutions trouvées pour y faire face, en faisant abstraction des appartenances sociales des individus qui en sont la conjonction. Dans cette traduction d'idéaux de vie et de préférences théoriques en emplois du temps concrets, nous mettrons en évidence que deux grands types de problèmes se posent : il existe d'une part des problèmes d'ordre logistique, portant sur la façon d'agencer ses activités dans le temps et dans l'espace, et d'autre part des problèmes de valeurs, dont la traduction en activités effectives a pour conséquence une concurrence pour le temps disponible.

Nos configurations spatio-temporelles peuvent être traduites intégralement en analyses temporelles. En effet, la contrainte globale est de disposer l'intégralité des activités que l'on souhaite faire dans les vingt-quatre heures que compte une journée. Par conséquent, si l'espace joue, il peut être traduit en temps passé à se déplacer. Ainsi, dans un premier temps, les configurations spatio-temporelles peuvent – provisoirement – être dé-spatialisées et analysées uniquement en termes de temps : on se penche ainsi sur les durées et les moments des activités elles-mêmes, mais aussi sur le temps consacré à s'y rendre. On parle alors de « proche » et de « lointain » en termes d'heures et de minutes. Ce travail fera l'objet du chapitre 7.

Dans un second temps, nous retraduirons ces durées passées à se déplacer en distances et les enchaînements d'activités en boucles sans retour au domicile afin de voir, en fonction des modes de transport et de la densité d'offres disponibles sur un territoire, si ces configurations sont possibles ou non en un lieu donné. Plus largement, on pourra alors regarder les contraintes d'emplacement des activités qui s'imposent aux individus en fonction de leur lieu de résidence. Ceci nous permettra de comprendre en quoi différents territoires facilitent ou freinent le développement des configurations spatio-temporelles autorisant un programme d'activités complexe et une gestion du temps proche de celle de l'idéal-type hypermoderne. Cette analyse fera l'objet du chapitre 8.

# Chapitre 6

## Outils pour l'analyse des situations

### Introduction

Nous cherchons à comprendre les relations de *nécessité* entre pratiques temporelles et spatiales. Par là, nous voulons dire que nous cherchons à montrer que notre rapport au temps (nombre d'activités, types d'allocation et de gestion) est non seulement corrélé à notre façon de gérer l'espace (distances parcourues et de types de boucles pratiquées), mais aussi que ces corrélations ne sont pas simplement contingentes. Pour cela, nous avons développé un nouveau cadre théorique qui s'appuie sur une analyse des comportements des individus à l'échelle de la situation, c'est-à-dire à l'échelle à laquelle les problèmes quotidiens se posent et les décisions sont prises.

Nous avons établi, à la fin de la première partie, que l'on pouvait faire l'hypothèse de deux types de logiques distinctes lors de la réalisation d'activités : d'une part une logique de maximisation des opportunités, et d'autre part une logique de minimisation du temps à s'y rendre. Elles renvoient à deux types d'interactions possibles entre temps et espace : l'une où l'espace définit le temps et une autre où le temps définit l'espace. Il s'agit maintenant de comprendre dans quelles situations ces logiques émergent et les conséquences de ces dernières sur les pratiques temporelles et spatiales.

Il s'agit dans ce chapitre de définir concrètement ce que nous entendons par « problème » et « situation » pour les individus, ce qui permettra dans la première section d'élaborer une grille d'analyse qualitative. Dans un second temps, nous montrerons ce que cela implique pour les analyses quantitatives que nous mènerons et nous définirons les indicateurs que nous développerons pour la démonstration de cette seconde partie.

## **I. Analyser les situations contenues dans les emplois du temps**

### **I.A. Distinction entre analyses qualitative et quantitative**

Nous partons de l'observation (en l'occurrence, du récit que les enquêtés nous font et du reflet que l'EGT 2010 nous donne) des pratiques concrètes des individus. D'une certaine façon, nous partons donc de l'observation d'une multitude de solutions à une multitude de problèmes. Tout l'enjeu pour nous est ensuite de comprendre quels en étaient les énoncés à l'origine, c'est-à-dire quels étaient les valeurs, les champs de contraintes et les champs de possibilités en jeu. L'espoir est d'arriver à mettre en évidence des solutions et des problèmes similaires émergeant de situations différentes. Il sera alors possible – dans la mesure où si les valeurs sont socialement situées, on peut supposer que c'est aussi le cas des contraintes – de remonter au rôle de phénomènes macro-sociaux dans l'émergence de nouveaux rapports au temps.

#### **I.A.1 L'observation des comportements qui renseigne sur les valeurs des individus**

Notre rapport au temps découle du système de valeurs de l'individu exprimé dans le cadre d'une situation concrète. Les valeurs impliquent des choix de vie et des façons d'allouer son temps. Lorsqu'un individu réalise une activité, le temps qu'il lui consacre et les autres activités auxquelles il renonce reflètent la valeur qu'il accorde à la sphère au sein de laquelle s'inscrit cette activité. Dit autrement, toute activité est le reflet d'une priorisation – à un moment donné – d'une valeur particulière : on considère que personne n'a été obligé d'aller chercher son enfant à l'école ou d'aller au cinéma. À l'inverse, on considérera que ces personnes devaient au moins partiellement accorder une valeur à la sphère familiale pour le premier et aux loisirs pour les seconds.

Le système de valeurs englobe notre éthique même sur des éléments très prosaïques. Ainsi, le rapport à la consommation, qui a un impact au quotidien sur le temps que l'on consacre aux achats – alimentaires, vestimentaires... – entre dans ce que nous appelons le système de valeurs. Dans la mesure où même notre façon de remplir nos besoins physiologiques est dictée par des normes variant selon les classes sociales et intégrées sur la forme d'*éthos* – c'est-à-dire, relevant du long terme – il n'est que peu de nos actions qui ne sont pas dictées par un système de valeurs dépassant l'échelle du quotidien. Par conséquent, nous considérons que, quelle que soit l'activité

réalisée, il est possible pour nous de remonter de celle-ci vers la valeur qui l'a motivée. Cette approche concerne aussi bien les analyses statistiques que les récits de semaine faits par les enquêtés.

### **I.A.2 Les arbitrages entre sphères de valeur visibles uniquement qualitativement**

En revanche, nous pouvons ne pas percevoir les sphères « perdantes » du système de valeurs, celles qui ne se sont jamais concrétisées, car elles ont été considérées comme secondaires à ce moment-là. S'il est possible d'analyser cette priorisation de certaines sphères d'activités par rapport à d'autres à l'aide des entretiens, ce n'est pas possible avec les méthodes statistiques.

À l'aide des entretiens, il est possible de faire émerger les buts comme une rencontre entre valeurs et situations, en faisant appel aux récits du passé des enquêtés, en mettant en avant les activités auxquelles les individus ont renoncé ou à l'inverse celles qui n'étaient pas prévues et ont été improvisées en cours de route. Il est alors possible à la fois de mener l'analyse du processus de décision et de souligner le caractère contingent des actions réalisées. Autrement dit, par cette méthode il est parfois possible de mettre en évidence que l'activité réalisée et le temps que l'on y a consacré sont *une traduction parmi d'autres* d'un système de valeurs.

En revanche, par les méthodes statistiques, qui ne portent que sur les emplois du temps un jour donné, il est impossible de voir cette construction. En effet, nous n'avons accès qu'à la déclinaison concrète des valeurs, à la solution, mais sans l'historique du problème. Cependant, en lien avec ce que nous disions précédemment, nous pouvons déduire de toute activité réalisée (c'est-à-dire de toute fin) le système de valeurs en accord avec celle-ci : on peut supposer que les personnes s'étant rendues à un concert ont un système de valeurs considérant que cette activité culturelle est digne d'intérêt. En revanche, on ne verra pas s'ils ont renoncé à aller faire leurs courses pour pouvoir s'y rendre.

\*

\* \*

Dans un cas comme dans l'autre, rappelons que les buts se construisent bien souvent « en situation ». Par conséquent, si par facilité de langage il nous arrive de dire qu'un individu emploie tel moyen pour arriver à telle fin ou que tel moyen a permis la réalisation de tel objectif, il ne faut pas y voir une indication chronologique : la présence de moyens pour réaliser certaines activités permet d'envisager de les

concrétiser là où l'on aurait pu ne pas même y songer, la génération du moyen et de la fin étant alors simultanée. On peut se souvenir de l'exemple d'Euxane et de l'achat du cadeau de naissance. La possibilité offerte par la marche d'insérer des activités en cours de route, ainsi que la densité de l'offre commerciale autour de chez elle, lui a permis de trouver par hasard un magasin de vêtements pour bébés. On aurait cependant tort de penser que la marche a été utilisée *dans le but* de faire des courses pour trouver un cadeau pour son amie, mais elle en a été le moyen. À noter en outre que ce mode de transport et cette densité d'offre ont eu un impact sur la gestion du temps d'Euxane dans la mesure où ils ont eu pour conséquence de lui faire réaliser une activité de façon improvisée.

## I.B. Qu'est-ce qu'un problème ? Exemple

Il s'agit maintenant d'expliciter ce que nous entendons lorsque nous disons que nous souhaitons étudier les « **problèmes induits par l'expression d'aspirations à réaliser des activités particulières dans différentes situations spatio-temporelles** ». Pour cela, partons d'un exemple utilisé par Rosa dans *Accélération, une critique sociale du temps* (Rosa 2010), exemple dans lequel il décrit le cas d'un actif qui doit articuler travail et récupération de sa fille à l'école. Rosa emploie ce récit afin d'illustrer l'emboîtement des différents horizons temporels auxquels nous sommes confrontés, nous allons l'utiliser pour insister sur les types de problèmes qui émergent au cours d'une telle situation.

Au quotidien, on assiste à la traduction de valeurs – « je souhaite consacrer du temps à mon travail » – en actions concrètes – « je vais aller au travail à 9 h et je ne rentrerai pas avant d'avoir fini de traiter ce dossier, quel que soit le temps que ça prendra ». On assiste aussi, le cas échéant, à la traduction d'une négociation entre deux valeurs d'égale importance – « je souhaite consacrer du temps à mon travail et à ma famille » – en compromis concret du quotidien : « je vais aller au travail à 8 h, mais comme ça je pourrai sortir plus tôt et aller chercher ma fille à la sortie de l'école ». Dans ces deux cas, le temps et l'espace jouent un rôle sur la possibilité de traduire ces projets en réalité.

Ces possibilités peuvent être exprimées sous forme de ressources et de contraintes, que l'on peut définir pour l'ensemble de la population. Commençons par les contraintes. On peut, pour les étudier, se référer aux catégories définies par (Hägerstrand 1970) : de capacité, de couplage et d'autorité<sup>1</sup>. C'est-à-dire premièrement, les contraintes définies par ce qu'il est physiquement possible de faire

---

1 Voir par exemple la thèse de Sonia Chardonnel (1999) pour une description très détaillée de la géographie temporelle.

dans le temps et l'espace – moyennant les modes de transport à disposition – et la vitesse d'exécution des tâches. Deuxièmement, les contraintes liées au fait que de nombreuses activités nécessitent de rejoindre un objet ou d'autres individus pour pouvoir être réalisées. Il faut donc qu'il y ait synchronisation, rencontre ou « couplage » entre ego et le tiers (individu ou objet). Enfin, les contraintes d'autorité sont celles relevant du fait qu'être à une heure et un endroit précis est parfois une obligation en soi (être dans son bureau de 9 h à 18 h parce que c'est stipulé dans son contrat par exemple, alors même que l'on pourrait faire son travail depuis chez soi) ou que certains lieux sont interdits.

Ainsi, notre personne qui doit concilier vie familiale et vie professionnelle est probablement contrainte par : i) l'obligation de réaliser un certain nombre d'heures de travail quotidiennes sur son lieu d'emploi (contrainte d'autorité, voire de couplage si cela est dû à des réunions avec ses collègues) ; ii) l'heure de sortie des classes de sa fille : passer à l'école bien plus tôt ou bien plus tard ne servirait à rien (contrainte de couplage) ; iii) la nécessité d'avoir fait son travail et de s'être déplacé jusqu'à l'école de sa fille avant l'heure de sortie des classes (contraintes de capacité). On voit que cette dernière, la contrainte de capacité, est étroitement liée aux emplacements du travail et de l'école. Selon que ceux-ci sont à 500 m ou à 30 km de distance, le temps compté pour s'y rendre et donc le temps laissé pour travailler ne sont pas les mêmes.

Par ailleurs, un individu en situation peut disposer de différentes ressources. On peut considérer d'une part les ressources propres à l'individu et, d'autre part, celles relevant du contexte dans lequel il se trouve. On a donc d'une part, les divers capitaux de l'individu mobilisables face à un problème (capitaux monétaire, cognitif et social), ainsi que les objets dont il dispose (carte d'abonnement aux transports en commun par exemple). D'autre part, certaines ressources relèvent du moment et du lieu : offre commerciale et de services ouverts et accessibles sur le territoire et équipement en transports (trottoirs pour marcher inclus).

Dans le cadre de notre exemple précédent, les modes de transport dont l'individu dispose pour aller de son lieu de travail jusqu'à l'école de sa fille, puis pour aller de l'école jusqu'au domicile peuvent jouer un rôle sur l'heure à laquelle il pourra sortir et donc sur la contrainte de capacité. Ainsi, une grève dans les transports qui doublerait le temps de trajet au dernier moment pourrait obliger à revoir la traduction de ses projets en réalité.

Ceci nous amène à noter que le projet aurait pu avorter : notre individu aurait pu constater que les contraintes de capacité étaient trop fortes et aurait alors entrepris une autre enquête, destinée à trouver quelqu'un d'autre pour aller chercher sa fille à la sortie de l'école. Dans ce cas, la personne aurait alors sacrifié l'activité relevant de la sphère familiale au bénéfice de la sphère professionnelle. On peut considérer que la situation, définie par ses contraintes et ses possibilités, aurait contribué à l'arbitrage entre les deux valeurs, menant à une action concrétisant l'une au détriment de l'autre.

On note ainsi que deux problèmes se posent lorsque l'on souhaite réaliser une activité au cours de sa journée et dont la solution se trouve en situation : d'une part, la question de savoir comment réaliser l'activité – éventuellement en l'agencant avec le reste de l'emploi du temps –, et d'autre part, la question de savoir si l'on peut renoncer à cette activité ou s'il faut sacrifier une (ou une partie d'une) autre activité pour pouvoir réaliser la première. Naturellement, les deux peuvent être liés : en particulier, on ne se demande s'il faut sacrifier une activité qu'une fois que l'on a constaté que l'on ne pouvait pas l'insérer dans le quotidien en jouant sur l'agencement de l'emploi du temps. En revanche, il arrive que l'on puisse réaliser toutes ses activités, la seule question étant alors de savoir où et quand on les réalise. On retrouve là les deux rôles de la situation que nous entrevoyions dans la section précédente : définir une déclinaison parmi d'autres d'une valeur précise et faire le tri entre deux valeurs en concurrence pour un créneau de temps donné. En réalité, cette distinction couvre les deux grands types de problèmes auxquels les individus sont confrontés dans la réalisation de toute activité.

Nous voyons, par l'exemple précédent, que l'on peut distinguer entre deux grands types de problèmes dans la traduction de notre système de valeurs en emplois du temps concrets. Le premier porte sur la façon d'agencer les activités entre elles dans le temps et dans l'espace. Le second concerne les choix d'activité à réaliser, en particulier quand plusieurs sont en concurrence pour un même créneau horaire.

### **I.C. Définir les situations à étudier**

Lorsque l'on cherche à analyser la situation au sein de laquelle se trouve une activité, la première question est de savoir si cette activité n'interagit pas avec d'autres, si l'on a le temps de la réaliser, et dans le cas contraire si l'on souhaite renoncer à une autre activité pour pouvoir poursuivre celle-ci. L'objectif de cette section va donc être de

définir les situations sous l'angle de la façon dont les activités et les valeurs des individus interagissent entre eux. Comment priorise-t-on certaines activités par rapport à d'autres ?

### **I.C.1 Une situation : une activité contrainte par d'autres dans sa réalisation**

Étudier les « **problèmes induits par l'expression d'aspirations à réaliser des activités particulières dans différentes situations spatio-temporelles** » revient donc à étudier ce qu'il se passe lorsque l'on souhaite réaliser une activité dans un contexte donné, ce contexte étant défini par les autres activités que l'on fait au cours de la journée. Il faudrait donc étudier la façon dont chaque type d'activité s'insère dans tous les contextes possibles. Comment en faire émerger des régularités ?

Dans un premier temps, il est possible de réunir les situations en fonction du type d'activité que l'on aspire à réaliser. Nous allons en faire émerger quatre, à savoir (Tableau 13) : i) les activités professionnelles et les études ; ii) les activités hors du domicile liées à la prise en charge des enfants – généralement des accompagnements et des récupérations – ; iii) les loisirs (incluant les visites aux proches et aux amis) ; iv) les achats. L'hétérogénéité et la rareté des démarches et des autres activités qui leur sont assimilables (médecins, coiffeur, démarche administrative...) nous incitent à les mettre de côté, nous les mentionnerons lorsque certains d'entre eux se rapprochent d'autres cas de figure.

Les trois premiers types d'activités relèvent de sphères de valeur que les individus déclarent explicitement prioriser. En revanche, la catégorie des achats n'est pas décrite comme une sphère d'action à laquelle les individus souhaitent consacrer beaucoup de temps, mais ces activités relèvent de l'intendance quotidienne et à ce titre sont indispensables pour peu que l'on souhaite pouvoir mener le reste de sa vie. À noter que la manière de réaliser cette intendance est malgré tout socialement orientée par des façons de faire incorporées.



Tableau 13 : Répartition des catégories d'activités

Type d'activité	En % des déplacements se rendant à cette activité (retour au domicile : 37,4 %)	En % des activités réalisées
Travail ou études	21,6	34,5
Dont restaurant le midi	1,6	2,6
Accompagnement ou récupération	10,7	17,0
Loisirs	12,3	19,7
Achats	12,5	20,0
Démarches ou autre affaire personnelle	5,4	8,6
Autres	0,1	0,2
Total	62,6	100,0

Champ : Déplacements et activités réalisés par des individus majeurs résidant en Île-de-France

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Dans un second temps, on peut définir la situation par le cadre qui s'impose à l'activité que l'on souhaite réaliser. Soulignons qu'il existe un cas de situation particulière, celui où l'activité n'est encadrée par aucune autre et où les seules questions qui se posent relèvent des contraintes qui lui sont intrinsèques. Nous verrons que dans cette situation, les logiques de temps et de l'espace sont toujours sensiblement les mêmes, on peut donc traiter ces situations de façon identique, quelle que soit l'activité concernée.

Dans les autres situations, l'activité interagit avec d'autres. Se posent alors des questions d'agencement des activités *les unes par rapport aux autres*. Théoriquement, on peut donc souhaiter réaliser chacun de nos quatre types d'activités, dans des situations contraintes par chacune des quatre (ainsi que par les contraintes endogènes à l'activité que l'on souhaite réaliser)<sup>2</sup>. En effet, notre cadre théorique suppose que selon le point de focalisation du regard, une activité est à la fois le résultat d'une aspiration traduite en action sous contraintes, et une contrainte elle-même pour les autres activités. À première vue, on peut donc représenter les situations potentielles par le tableau 14.

2 À noter qu'une activité réalisée représente à la fois une contrainte spatiale et temporelle. Notre analyse porte donc simultanément sur les deux aspects.

Tableau 14 : Situations théoriques et exemples de problèmes associés

Contraintes → Valeurs à traduire	Travail/études	Enfants	Loisirs	Achats
Travail/études	Comment réaliser cette activité professionnelle alors que j'ai déjà d'autres contraintes professionnelles ?	Comment consacrer du temps au travail alors que je dois accompagner les enfants à... ?	Comment consacrer du temps au travail alors que je compte aller faire du sport ?	Comment consacrer du temps au travail alors que je compte aller faire les courses ?
Enfants	Comment accompagner les enfants alors que je dois travailler ?	Comment accompagner les enfants à une activité supplémentaire ?	Comment accompagner les enfants alors que je compte aller faire du sport ?	Comment accompagner les enfants alors que je dois faire des courses ?
Loisirs	Comment trouver du temps pour mes loisirs alors que je dois travailler ?	Comment trouver du temps pour mes loisirs alors que je dois m'occuper des enfants ?	Comment trouver du temps pour réaliser encore plus de loisirs ?	Comment trouver du temps pour mes loisirs alors que je dois faire les courses ?
Achats	Comment trouver du temps pour les courses alors que je dois travailler ?	Comment trouver du temps pour les courses alors que je dois m'occuper des enfants ?	Comment trouver du temps pour mes achats alors que je compte aller faire du sport ?	Comment trouver du temps pour réaliser encore plus d'achats ?

Nous grisons la diagonale : nous ne nous intéresserons qu'aux situations où l'emploi du temps se complexifie, c'est-à-dire non seulement où le nombre d'activités identiques augmente, mais où il y a une multiplication d'activités distinctes. On notera que ce tableau n'est pas symétrique : ce n'est pas la même chose de trouver du temps pour les loisirs dans une journée où l'on doit aller au travail, en considérant que les horaires et le lieu de ce dernier sont fixes, que d'avoir décidé d'aller réaliser une activité de loisirs coûte que coûte et d'adapter son heure de sortie en conséquence. On a donc à première vue douze types de tensions entre valeurs et contraintes.

Or, en réalité, une aspiration à réaliser une activité peut être contrainte par plus d'une autre activité à la fois. En outre, on peut ajouter la question de savoir comment les gens agencent chacune de ces activités lorsqu'elles ne sont contraintes par aucune autre. On a donc en fait trente-deux cas de figure possibles. On comprend là qu'il nous sera difficile d'analyser les spécificités de chacune de ces tensions. Il nous faudrait donc mettre en évidence, au moins de façon théorique, de grandes régularités ou des cas ne se produisant jamais, ce qui nous permettrait de réduire le nombre de cas.

Nous allons voir que c'est possible en considérant qu'il existe des « cas fantômes » dus au fait que certaines activités sont systématiquement priorisées par rapport à d'autres. Par là, nous voulons dire qu'il existe des cas où une activité ne présente jamais la moindre contrainte sur une autre activité, quitte à être abandonnée si ce

créneau est pris par la seconde. Pour voir si c'est le cas, nous nous référons à nos enquêtes, à la façon dont les individus font le récit de leurs semaines, et aux cas n'apparaissant jamais.

### **I.C.2 Une hiérarchie des activités qui permet de réduire le nombre de situations différentes existantes**

L'idée que toutes les activités ne sont pas à mettre sur le même plan lorsque l'on se penche sur la façon dont les individus organisent leur quotidien fait régulièrement l'objet d'hypothèses de la part des chercheurs (Ellegård 1999) dans l'optique de disposer d'un point de départ stable pour leurs analyses (Vilhelmson 1999) ou pour justifier les approches centrées sur le travail. Le caractère structurant de la sphère professionnelle et familiale pour les emplois du temps n'est pas simplement une construction des chercheurs, mais bien un élément vécu par les individus : les travaux qualitatifs en font régulièrement le constat (parmi d'autres : Chardonnel 1999 ; Southerton 2003 ; Montulet 2005 ; Southerton 2006 ; Montulet, Hubert, et Huynen 2007). On peut en outre mentionner les travaux de Schwanen, Kwan et Ren (2008) qui à travers une enquête par questionnaire ont interrogé les individus sur quelles activités leur semblaient les plus fixes et les moins fixes dans le temps et dans l'espace. Si cette étude ne nous informe pas sur l'abandon de certaines activités, on peut considérer que celles qui ont été déclarées comme étant les plus difficiles à déplacer seront celles que l'on fera passer en priorité. Ils observent que les activités hors du domicile les plus fixes sont les accompagnements (et récupérations), le travail et les spectacles, tandis que les plus flexibles sont les achats, les repas pris à l'extérieur et les promenades.

Dans la lignée de ces résultats, il apparaît à travers nos entretiens<sup>3</sup> qu'il existe un ordre de priorité des activités, qui est remarquablement partagé au sein des adultes d'Île-de-France : activités « obligatoires » ou « contraintes » (accompagnements et travail), puis les loisirs et en dernier les achats. On peut ne pas avoir de loisirs, ou ne pas avoir d'activités contraintes, mais l'ordre est toujours le même. Dès lors qu'un déplacement est impliqué dans la réalisation d'une activité, cette dernière crée un réseau de contraintes spatiales et temporelles pour l'activité suivante. Toute nouvelle activité sera réalisée à condition qu'elle n'interfère pas avec d'éventuelles autres obligations plus prioritaires. Son lieu, la façon de s'y rendre, le moment de la journée seront donc étudiés pour la rendre compatible avec les autres activités et devoirs du jour ou de la semaine. Cette nouvelle activité est donc soumise aux contraintes qui

---

3 Nous démontrerons ce résultat dans le prochain chapitre, mais souhaitons nous appuyer dessus en amont dans la mesure où il nous permettra de structurer notre propos.

lui sont propres et aux contraintes posées par le reste de l'emploi du temps. Ce processus ne se fait pas de façon linéaire dans le temps et il peut y avoir des boucles de rétroaction : une activité décidée antérieurement peut être remise en cause par la possibilité de faire une nouvelle activité si la nouvelle est plus prioritaire.

Ainsi, il existe toute une gamme de situations où d'éventuels conflits sont résolus simplement par l'abandon de certaines activités au bénéfice d'autres activités, considérées comme prioritaires. Par exemple, la question « Comment consacrer du temps à mon travail alors que je compte aller faire les courses ? » ne se pose presque jamais. De plus, on peut envisager des cas où la contrainte entre les activités est réciproque, entraînant un ajustement en termes de durée et d'emplacement des deux. Au vu de ce que nous avons constaté concernant la hiérarchisation des activités, on peut considérer que les accompagnements d'enfants et le travail relèvent de cas de figure lorsqu'ils sont en interaction.

### **I.C.3 Cinq types de situations**

En raison de cette hiérarchie, certaines situations n'apparaissent donc jamais, et nous arrivons ainsi à réduire le nombre de cas possibles à quatorze (Tableau 15). On peut en réalité le réduire encore. En effet, on peut considérer que les accompagnements et le travail ont un niveau de priorité similaire. Par conséquent, intégrer des activités liées aux enfants dans une journée travaillée ou intégrer une activité professionnelle sur une journée où l'on doit s'occuper de ses enfants sont des situations similaires, nous les traiterons ensemble, ainsi que le cas où les contraintes incluent les loisirs. Cela représente la situation (I). Les cas où seules les contraintes liées aux enfants ont un impact sur les pratiques de loisirs seront traités en même temps que ceux où, outre les enfants, le travail entre en jeu (II). Les achats sont systématiquement dans des situations où ils sont complètement minimisés. On peut donc réunir 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 (III). Enfin, le cas où les loisirs sont contraints par le travail n'est pas exactement identique au cas de la contrainte par les études, nous distinguerons donc les deux cas (respectivement IV et V).

On se retrouve (enfin) avec cinq cas (Tableau 15), que nous pourrions aborder un par un, en cherchant dans chaque cas l'impact de ce jeu de contraintes sur la façon dont les activités s'insèrent dans le temps et l'espace.

Tableau 15 : Grands types de situations

Contraintes → Valeurs à traduire	Travail/ Études	Enfants	Loisirs	Achats	Travail + Enfants	Travail + Loisirs	Enfants + Loisirs	Travail + Enfants + Loisirs
Travail/études	//	1 (I)	//	//	//	//	2 (I)	//
Enfants	3 (I)	//	//	//	//	4 (I)	//	//
Loisirs	5 (IV)/(V)	6 (II)	//	//	7 (II)	//	//	//
Achats	8 (III)	9 (III)	10 (III)	//	11 (III)	12 (III)	13 (III)	14 (III)

Or comme nous l'avons vu, différents types de tensions mènent à différents types de logique temporelle. Dans certaines tensions, l'activité est suffisamment prioritaire pour que l'individu soit disposé à y consacrer assez de temps pour ne pas remettre en cause l'emplacement de l'activité. Les questions se posent alors en termes de maximisation des opportunités. Nous verrons que c'est le cas des situations I et IV. Dans d'autres, la question se pose du moment où insérer les activités, dont on souhaite qu'elles impactent le moins possible les activités plus structurantes qui les encadrent. Les tensions II, III et V sont concernées. Nous montrerons que ceci a pour conséquence des logiques de minimisation des distances.

#### I.C.4 Indicateurs décrivant les situations pour l'analyse quantitative

Pour l'analyse qualitative, nous décrirons donc systématiquement chacune de ces situations et chacun des problèmes qu'elle implique afin de comprendre comment elle induit certains comportements. Nous renforcerons ces conclusions en nous assurant qu'elles correspondent bien à des mécanismes généralisables à l'ensemble de la population dans cette situation. Ainsi, nous compléterons régulièrement notre analyse d'un appui sur les méthodes quantitatives en croisant les pratiques de mobilité liées à une activité avec les situations au sein desquelles l'activité donnée peut s'inscrire. Il nous faut donc construire un indicateur des types de situations existantes.

S'il est possible de définir qualitativement les éléments que l'enquête prend en compte dans la définition d'une situation, l'analyse statistique ne nous y donne pas accès. Nous nous appuyons donc sur les résultats issus des entretiens pour établir l'échelle de temps que nous prenons en compte pour définir une situation. Si certaines situations ont lieu à l'échelle de la boucle de déplacement et d'autres ont des répercussions sur toute une semaine, la journée représente une échelle intermédiaire pertinente pour en analyser la majeure partie. Par conséquent, nous analyserons les types de programmes d'activités des individus en considérant qu'on a

là un descriptif acceptable de la situation au sein de laquelle il se trouve. En complément, nous nous placerons ponctuellement à l'échelle de la boucle de déplacement lorsque celle-ci émerge spontanément à travers les récits des enquêtés.

Tout l'enjeu sera ensuite de voir, pour l'activité qui nous intéresse, comment le temps consacré à s'y rendre, le chaînage et la durée même de l'activité varient en fonction de l'emploi du temps du jour de la personne. Pour reprendre la phrase de Thévenin, Chardonnel et Cochey, « L'enjeu est donc [...] d'identifier des comportements de mobilité au regard des déplacements *caractérisés par les programmes d'activités*. »<sup>4</sup> (Thévenin, Chardonnel, et Cochey 2007, p. 182) Il faut donc créer une variable définissant de grands types d'emploi du temps (Tableau 16). Nous expliquons ici ce qu'elle recouvre.

Nous caractérisons les emplois du temps à l'aide de deux critères : le degré de contrainte des activités et la présence ou non d'activités flexibles. Nous mettons à part les emplois du temps contenant des études : leur caractère contraignant les rend difficiles à catégoriser, mais leur volume marginal empêche de les sous-diviser en catégories plus fines. En termes d'activités contraintes nous retenons donc quatre types d'emploi du temps par ordre de contrainte décroissante : se rendre à un lieu de travail et faire un accompagnement (ou une récupération<sup>5</sup>), se rendre à un lieu de travail, faire un accompagnement, ne faire ni accompagnement ni travail.

Le tableau récapitule les noms que nous utiliserons pour décrire ces emplois du temps. Pour les emplois du temps sans activités contraintes, nous distinguons les personnes qui ont fait une seule activité flexible de celles qui en ont réalisé deux. Ainsi une personne qui serait allée boire un verre dans un bar puis au cinéma serait dans la catégorie « Flexibles : 1 sphère » et celle qui serait allée boire un verre puis aurait fait des achats serait dans la catégorie « Flexibles : 2 sphères ».

---

4 Nous avons ajouté les italiques.

5 À partir de maintenant, par simplicité de langage, lorsque nous parlerons des motifs « accompagnement ou récupération » nous omettrons souvent de préciser « ou récupération ».

Tableau 16 : Catégories d'emplois du temps

Nombre d'activités flexibles de sphères différentes → Activités contraintes :	Aucune	Une	Plusieurs
Ni travail ni accompagnement	Immobile	Flexibles : 1 sphère	Flexibles : 2 sphères
Accompagnement ou récupération sans travail	Accompagnements	Accompagnements + flexibles	
Travail sans accompagnement ni récupération	Travail	Travail + flexibles	
Travail avec accompagnements ou récupération	Travail + accompagnements	Travail + accompagnements + flexibles	
Études (avec ou sans travail et accompagnements ou récupération)	Études (éventuellement noté Études + flexibles)		

À noter que l'on retrouve là en fin de compte les situations que nous avons mises en évidence pour la section qualitative, si ce n'est que nous n'avons pas distingué entre achats et loisirs. Cette catégorisation ne reflète cependant pas strictement les situations de la section antérieure dans la mesure où nous nous plaçons à l'échelle de la journée. Ainsi la situation I du tableau 15, que nous explorerons qualitativement dans le prochain chapitre, ne correspond pas aux emplois du temps « Travail + accompagnements » et « Travail + accompagnements + flexibles » du tableau 16. En effet, les situations définies dans le tableau 15 reflètent les cas où les activités interagissent les unes sur les autres. Or, s'il est fréquent qu'au sein d'un emploi du temps contenant des activités professionnelles et un accompagnement les deux s'imposent mutuellement des contraintes temporelles, cela n'est pas systématique. Ainsi, quelqu'un doté d'un emploi à mi-temps qui finirait sa journée à 13 h ne percevrait pas le fait d'aller chercher son enfant à l'école à 16 h 30 comme une contrainte délimitant son temps de travail. Or, nos catégories d'emploi du temps ne font pas ces distinctions. Elles ne permettent donc que de déterminer le degré *moyen* de contrainte des situations au sein desquelles s'inscrivent les activités que nous analyserons.

## II. Analyser les pratiques de l'espace : méthodes de calcul des durées de trajet liées aux activités

Ayant établi comment nous allons analyser les situations au sein desquelles s'inscrivent différents types d'activités, il s'agira ensuite d'observer l'impact de cette insertion sur le rapport au temps et les pratiques spatiales. Dans cette partie, nous

nous intéresserons à la façon dont les activités s'insèrent au sein des situations, et le rapport au temps qui en découle. Par conséquent, nous nous concentrerons principalement sur la façon dont les activités sont allouées dans le temps et à la gestion du temps. La gestion du temps sera abordée par l'analyse de notre corpus d'entretiens. L'allocation des activités sera étudiée non seulement à travers les récits d'enquêtés, mais aussi par le biais d'un traitement de l'EGT 2010. Nous analyserons les activités par leur emplacement au sein de boucles de déplacements (voir chapitre 1, page 66) et par leurs durées. Nous allons dans la section à suivre préciser les méthodes employées.

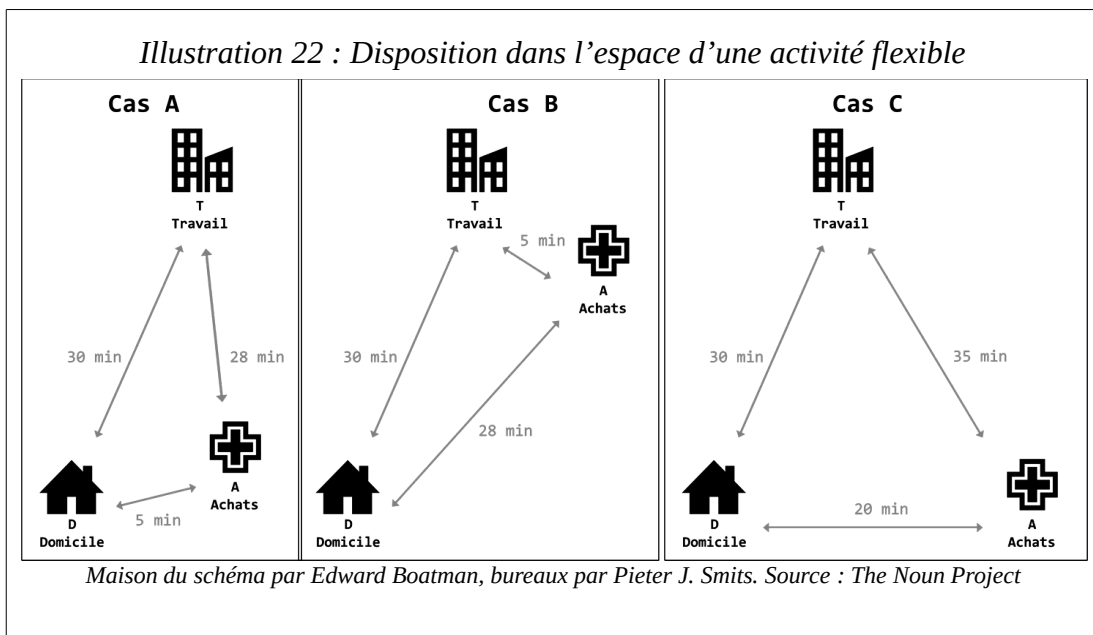
Avant toute chose, nous ne parlerons pas de distances, mais de temps de parcours. Nous considérons que ce qui fait qu'une activité pèse lourd dans un emploi du temps n'est pas tant qu'elle soit à 60 km de chez l'enquêté, mais que ces 60 km se traduisent en une heure de RER puis vingt minutes de marche, car cet endroit est mal desservi par les transports en commun et que l'enquêté n'a pas de voiture. Par conséquent, les pratiques spatiales nous intéressent uniquement en ce qu'elles permettent à l'individu de gagner du temps, ou en ce que le temps consacré à se déplacer permet d'obtenir. Nous nous intéressons donc aux « efforts en temps » que les individus sont prêts à consentir pour se rendre à une activité et à la façon dont ils disposent leurs activités dans l'espace afin de pouvoir les rejoindre.

## **II.A. Le problème d'activités inscrites dans des schémas de mobilité complexes**

Nous avons montré dans le chapitre 3 que dans la plupart des cas on pouvait considérer que les individus ont des pratiques modales rationnelles en temps. Par conséquent, nous considérons que pour tout trajet ils emploient le mode le plus rapide pour ce trajet. Dans le chapitre 4, nous avons mis en évidence que les deux méthodes de gestion du temps de transport qui sont mises en œuvre lorsque les emplois du temps se complexifient sont le chaînage et la réduction des distances. On peut illustrer ces deux stratégies en prenant l'exemple d'une personne qui doit, au cours de sa journée, aller au travail et faire des achats à la pharmacie. Les activités peuvent se disposer de manières variées et notre individu a plusieurs options pour se rendre de l'une à l'autre. Nous nous plaçons ici à la suite d'un ensemble de travaux menés sur les boucles de déplacements, dont nous reprenons les méthodes (Boulaïbal 1995 ; RATP 1997 ; Minvielle 2000).

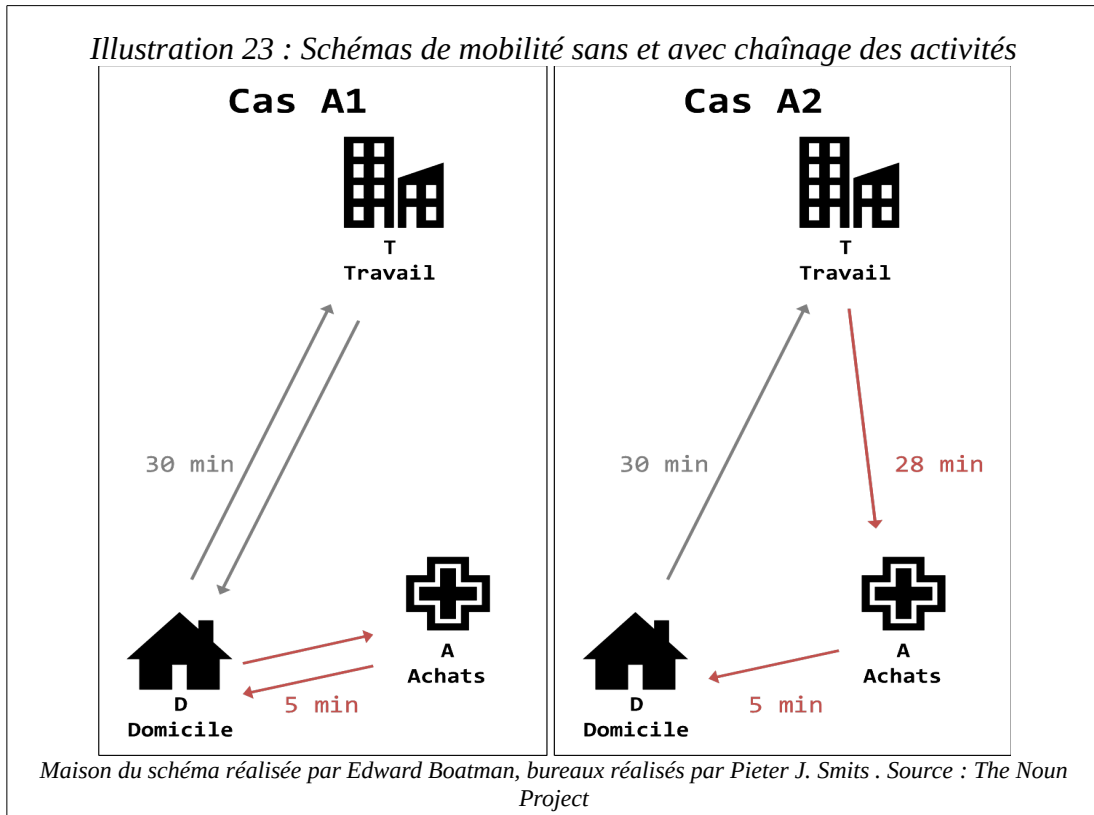


À court et moyen terme, la personne étudiée n'a pas la possibilité de modifier son lieu de travail ni son domicile. En revanche, différentes options s'offrent probablement à elle quant à la pharmacie à laquelle elle se rend. On peut imaginer (Illustration 22) des cas où elle se rend à la plus proche de chez elle (A) ou de son lieu de travail (B) afin d'économiser du temps de transport. Il existe aussi des cas où elle pourrait consacrer plus de temps à se rendre à une pharmacie plus distante, mais moins chère ou mieux fournie (C). On dira alors que l'individu joue sur l'emplacement de l'activité, ou sur les distances, afin d'économiser du temps de transport.



En outre, notre individu peut choisir, pour se rendre à ces deux activités, entre faire deux boucles simples (Illustration 23 : schéma A1, temps total de déplacement : 70 minutes) ou enchaîner travail et pharmacie (Illustration 23 : schéma A2, 63 minutes). Dans les deux cas, les activités sont disposées au même endroit, c'est la manière d'aller de l'une à l'autre qui change.

Ces deux stratégies peuvent se recouvrir. Notamment, si l'on décide de disposer son activité à proximité de son lieu de travail comme dans le cas B, cette stratégie de réduction des durées n'a de sens que si l'on enchaîne les activités sans repasser par chez soi entre les deux. En revanche, elles peuvent être très distinctes, ou l'une peut remplacer l'autre : on peut chaîner les activités entre elles pour compenser le fait qu'elles soient disposées loin les unes des autres.



Dans ce contexte, notre but est de rendre le plus fidèlement possible la durée de transport consacrée à se rendre à une activité afin d'estimer le détour causé par chaque activité par rapport au trajet (ou à l'immobilité) qui aurait été fait en son absence. Ainsi, nous pourrions voir les efforts consentis par les individus pour optimiser leurs déplacements en rapprochant entre elles les activités qui peuvent l'être. Or le fait de rentrer chez soi ou non entre deux activités impacte la façon dont nous calculons la volonté de les rapprocher les unes des autres. Nous allons ici détailler la façon dont nous le calculons.

## II.B. Mesurer la durée de transport consacrée à une activité « flexible »

Nous reprenons ici l'idée, développée dans le chapitre 4 que l'on peut considérer que les activités contraintes ont les emplacements fixés sur le long terme ou qui ne dépendent que peu de l'individu (lieu de travail, de scolarisation des enfants, d'activités extrascolaires de ces derniers, endroit où l'on accompagne un tiers). En particulier, nous considérons qu'ils représentent des pôles fixes par rapport aux achats et loisirs. Par conséquent, la volonté de réduire la durée des déplacements en jouant sur l'emplacement des activités consisterait à rapprocher les lieux flexibles

des lieux fixes. Les travaux de Boulahbal (2001) ont montré des effets en ce sens. En analysant par les distances l'influence de l'axe domicile-travail et l'effet relatif de ces deux pôles sur l'emplacement des autres activités, l'auteur constate un fort effet polarisant du lieu d'emploi, notamment chez les actifs travaillant dans le centre.

### II.B.1 Principe général

Si l'on reprend les schémas de la section précédente, dans le cas A1 (Illustration 23), il est facile d'observer que la pharmacie choisie est polarisée par le lieu de résidence. L'effort consenti pour s'y rendre est de 5 minutes, que l'on base la mesure sur la durée du déplacement aller ou retour n'y changera rien. En revanche dans le cas A2, la polarisation est toujours la même, mais moins évidente à déceler à l'aide de l'EGT. En effet, la durée consacrée au trajet d'achat est très sensible au déplacement choisi pour la mesurer. Si l'on décidait de mesurer l'effort consacré aux déplacements en choisissant systématiquement les trajets allers, on aurait alors l'impression que notre enquêté a consacré 28 minutes à se rendre à la pharmacie. Prendre systématiquement les trajets retours nous amènerait à surestimer les efforts fournis par toutes les personnes qui se trouvent dans le cas B (Illustration 22). Une solution serait de faire une moyenne du trajet pour aller à l'achat et pour en repartir, mais cela surreprésenterait le temps consacré à s'y rendre<sup>6</sup>. Finalement, la solution retenue lorsqu'une activité « flexible » était comprise entre deux activités « fixes » a été de conserver la durée minimale entre le trajet aller et le trajet retour. Pour le cas A2, on estime ainsi que l'on a consacré 5 minutes à se rendre au magasin, ce qui reflète la volonté de l'individu de se rendre à la pharmacie proche de chez lui.

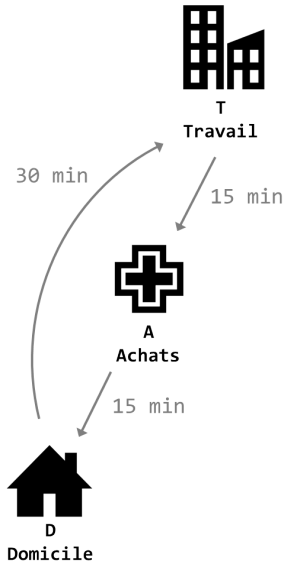
À noter qu'il s'agit là d'une limite haute. En effet, cette méthode ne permet pas de prendre en compte les économies réalisées en plaçant les activités « sur le chemin » d'un trajet plus structurant. Si au lieu de faire un détour pour se rendre à la pharmacie notre individu étudié se rend à celle qui est à mi-chemin de son parcours (Cas A3, Illustration 24), il ne rallonge pas son trajet par rapport à ce qu'il ferait s'il allait directement au travail. Or dans notre cas l'effort en temps mesuré sera de 15 minutes. De la même façon, dans notre cas A2 (Illustration 23), le détour réalisé pour se rendre à la pharmacie par rapport à un trajet direct domicile-travail n'est que de  $28+5-30=3$  minutes, or selon notre méthode de calcul nous lui attribuons un « effort » de 5 minutes.

---

6 On considérerait que l'individu a consacré 16,5 minutes à se rendre à l'achat, alors qu'en réalité il n'a que très faiblement rallongé son trajet par rapport à celui qu'il aurait fait s'il s'était contenté de rentrer chez lui.

Illustration 24 : Cas d'une activité flexible « sur le chemin » d'une activité fixe

**Cas A3**



Maison réalisée par Edward Boatman, bureaux par Pieter J. Smits. Source : The Noun Project

Dans la mesure où nous utiliserons ces durées pour discuter des possibilités d'exploitation de la densité de la ville autour de certains lieux pour multiplier les activités, ceci n'est pas vraiment un problème. Placer une de ses activités « sur le chemin » entre deux autres, mais sans effort de rapprochement relève de pratiques de chaînage plus que de pratiques de proximité et considérer que la personne a fait un trajet de zéro minute pour se rendre à la pharmacie dans le cas A3 ne nous renseignerait pas efficacement sur la possibilité de réaliser des activités à proximité des deux pôles fixes que sont le travail et le domicile.

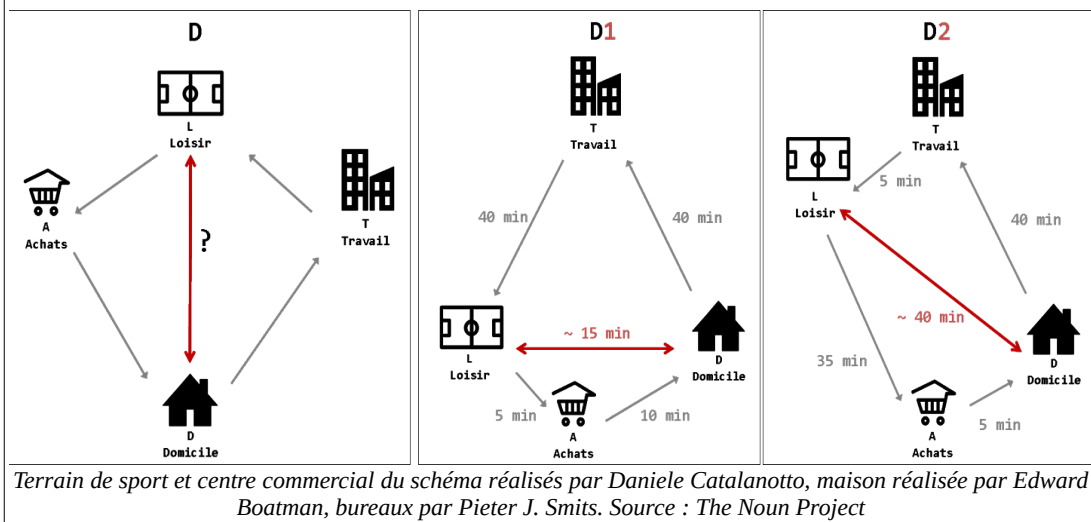
## II.B.2 Cas particuliers

Il arrive parfois que les activités flexibles soient chaînées avec d'autres activités ou entre elles. Nous avons considéré que les démarches étaient moins flexibles que les loisirs, qui sont moins flexibles que les achats. Ceci amène à trois cas de figure distincts.

**1. Mesurer l'effort lié à une activité lorsqu'elle est en boucle avec une activité moins flexible.** On considère que les activités « moins flexibles » sont fixes. On se ramène alors au point précédent, c'est-à-dire que l'on prend la durée reliant à l'activité fixe la plus courte. Ainsi, si l'on souhaite mesurer l'effort consacré à se rendre à un achat pris au sein d'une boucle contenant une activité de loisir, on considérera que cette dernière est fixe dans l'espace.

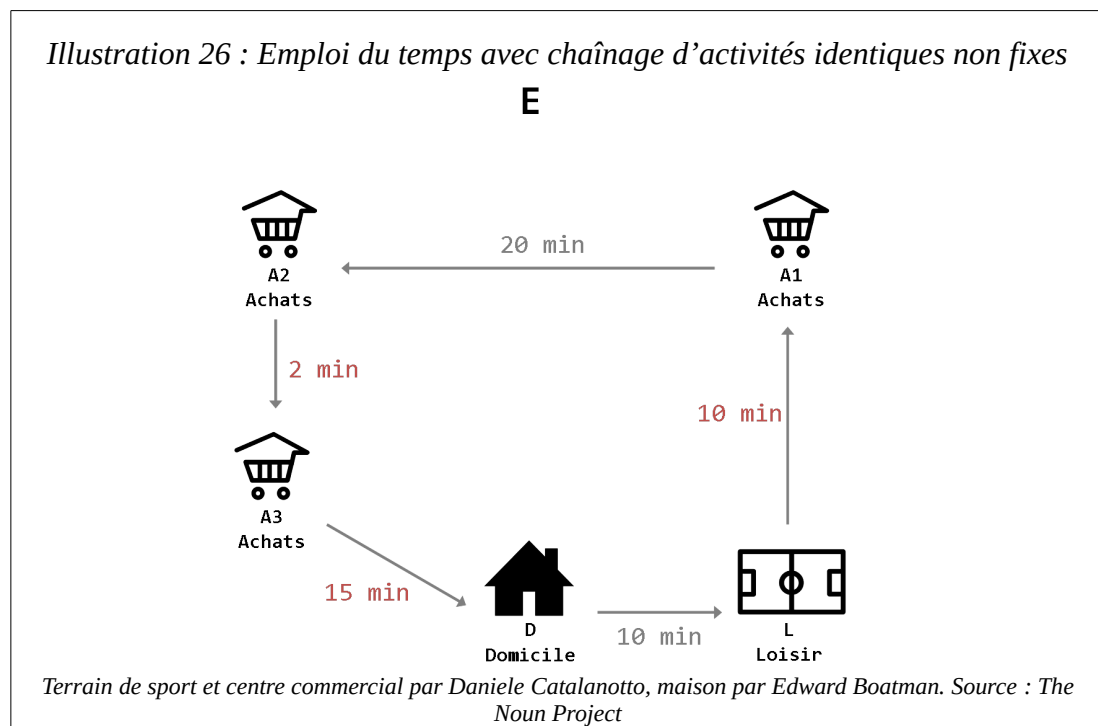
2. **Mesurer l'effort associé à une activité « moins flexible » lorsqu'elle est dans une boucle avec des activités plus flexibles.** Par exemple, prenons le cas de la durée consacrée à se rendre à une activité de loisir (ici, un terrain de sport) dans une boucle avec des achats (Cas D, Illustration 25). Rappelons que l'on considère que les activités d'achats sont moins fixes que les activités de loisirs. Par conséquent, ce n'est pas par rapport au lieu de chalandise qu'il faut évaluer le temps de trajet. En effet, on aura plutôt tendance à ajuster l'emplacement du lieu d'achat au lieu de loisir que l'inverse. Ce dernier est donc influencé soit par le domicile soit par le travail (qui représentent des pôles fixes dans l'espace), mais pas par le lieu d'achat. Or il n'y a pas de déplacement direct entre le lieu de loisir et le domicile. Nous ne connaissons donc pas la durée de trajet entre ce dernier et le terrain de sport. Nous faisons donc une approximation de la durée de déplacement séparant l'activité de loisir des pôles fixes en prenant la somme des durées des déplacements qui l'en séparent. Ainsi on estimera dans le cas D1 que le terrain de sport est à 15 minutes du domicile et dans le cas D2 qu'il se trouve à 40 minutes. Comme pour les cas précédents on opte ensuite pour la durée minimale reliant à un pôle fixe. Ainsi pour l'emploi du temps D1 (Illustration 25), l'activité de loisir est polarisée par le domicile. La durée que l'on serait prêt à y consacrer est de l'ordre de 15 minutes. Dans le cas D2, c'est le lieu de travail qui polarise le loisir, la durée est de 5 minutes.

Illustration 25 : Durée consacrée aux loisirs dans une boucle contenant des achats



3. **Mesurer les durées d'activités identiques chaînées entre elles.** Si l'on appliquait systématiquement la technique du minimum, on aurait des déplacements comptés deux fois. Ainsi dans l'emploi du temps E (Illustration 26), la durée consentie pour se rendre à A2 et A3 serait la même. Or le but est aussi de rendre compte du temps

consacré à aller sur le lieu où les achats sont regroupés (par exemple une zone commerciale) et par cette méthode on ne prendrait pas en compte le fait que ces deux activités d'achat sont à 15 minutes du domicile. Si l'on se penche sur l'achat A1, il est plus proche de l'activité de loisirs que des autres achats, c'est la durée du trajet de L à A1 que l'on veut retenir. Au final, retenir de façon adéquate les efforts de rapprochements des emplacements suppose de retirer le déplacement de A1 à A2. La méthode dans ce cas consiste donc à sélectionner l'ensemble des déplacements entre le moment où l'on a quitté la dernière activité non flexible et celui où l'on rejoint l'activité fixe suivante (dans notre emploi du temps E, cela consiste à sélectionner tous les déplacements réalisés entre le départ du loisir et le retour au domicile). De ces déplacements on retire le plus long en temps. Les trajets restants sont attribués aux activités. On aura ainsi systématiquement la meilleure image des durées associées à ces activités.



Enfin, comme nous allons contrôler par l'emploi du temps et que nous avons donc besoin de valeurs applicables aux personnes, nous avons fait la moyenne par individu des durées ainsi calculées pour chaque motif. Ainsi une personne qui aurait marché 5 minutes pour aller acheter le pain et aurait fait un détour de 15 minutes pour aller acheter un maillot de bain avant d'aller à la piscine aura fait un effort moyen de  $(5+15)/2=10$  minutes par déplacement consacré aux achats ce jour-là. Dans le cas de l'emploi du temps E (Illustration 26), la personne est en moyenne prête à consentir

$(15+2+10)/3=9$  minutes à ses déplacements d'achats et 10 minutes à ses loisirs. Lorsque nous travaillerons à l'échelle des boucles de déplacement, nous ferons ces moyennes à l'échelle de la boucle.

## Conclusion

Nous cherchions à traduire la réorientation de notre question de départ précisée à la fin du chapitre 5 en programme de recherche réalisable. Celle-ci était : « **nous chercherons en quoi les problèmes induits par l'expression d'aspirations à réaliser des activités particulières dans différentes situations spatio-temporelles amènent à la fois à des rapports au temps et à des pratiques de mobilités spécifiques.** » Pour cela, nous avons considéré et défini un problème, une situation, et la façon dont nous allons analyser conjointement le rapport au temps et les pratiques spatiales.

Concrètement, nous chercherons donc à voir comment l'insertion d'activités d'achats, de loisirs et d'accompagnements (*problème*) au sein d'emplois du temps déjà contraints par d'autres activités (*situation*) modifie l'allocation des activités dans le temps et leur gestion (*rapport au temps*), ainsi que les tactiques de chaînage et l'effort en temps consacré à s'y rendre (*pratiques spatiales*). L'objectif du chapitre suivant sera de regarder comment les grands types de situations que nous avons mis en évidence dans la première section de ce chapitre donnent lieu à des logiques de minimisation des distances ou de maximisation des opportunités qui induisent des rapports au temps et des pratiques de l'espace spécifiques.

# Chapitre 7

## Le chaînage et la proximité : socle d'un rapport au temps hypermoderne

### Introduction

Nous avons vu qu'afin de comprendre quand les individus maximisent leurs opportunités et quand il est pertinent pour eux de minimiser le temps de transport, il fallait nous intéresser à la façon dont se concrétise la volonté des individus de réaliser des activités dans certaines situations particulières. Nous nous intéressons donc ici aux problèmes qui se posent lorsque nous souhaitons ajouter une activité à notre emploi du temps. L'objectif de ce chapitre va être de montrer que l'ajout d'activités prioritaires fixes dans l'espace nécessite ou implique des pratiques de chaînage et que l'ajout d'activités moins prioritaires nécessite de pouvoir relocaliser celles-ci et de les chaîner avec les activités plus contraintes afin de réduire la durée des déplacements qui y sont associés. Nous souhaitons ici prouver que les corrélations que nous observions dans la première partie, entre rythme de vie élevé et ces deux pratiques de l'espace, sont inhérentes à l'ajout d'activités supplémentaires au sein d'un emploi du temps donné. Nous voulons en outre étoffer notre analyse des liens entre rapport au temps et pratiques de mobilité en étudiant ce que ces dernières impliquent pour la gestion du temps.

Nous allons faire un balayage des situations les plus déterminantes auxquelles sont confrontés les individus lorsqu'ils souhaitent réaliser différentes activités. Pour chacune nous allons : i) définir les activités qui entrent en jeu dans la définition des contraintes s'imposant à celle que l'on souhaite réaliser et le type de problème temporel auquel l'individu est confronté ; ii) montrer comment, en fonction de cela, l'individu se retrouve dans une logique de maximisation des opportunités ou de minimisation du temps ; iii) indiquer les conséquences sur les schémas de mobilité et le cas échéant sur la gestion du temps. Dans la mesure où ces trois éléments sont étroitement liés, nous allons organiser le plan de ce chapitre en fonction des situations, et non en fonction de chacun de ces points. Nous ferons cependant en conclusion un retour sur les grandes lignes qui s'en dégagent. Nous diviserons en outre les situations en deux groupes : celles où les personnes sont dans une logique de maximisation des opportunités, et celles où la logique dominante est celle d'une



minimisation de l'effort en temps de déplacement. Lorsque nous analyserons dans le chapitre 8 les lieux et modes de transport favorables ou défavorables à ces deux logiques, nous serons ainsi en mesure d'analyser les résultats non seulement en termes de temps de déplacement, mais en termes de conséquences sur le rapport au temps dans son ensemble.

Comme annoncé dans le chapitre précédent, nous ne travaillerons pas directement sur les distances, mais sur le temps de transport (ou les budgets-temps de transport) et les retours ou non au domicile entre activités. Nous ne parlons donc pas ici de distances, mais bien de temps. Une activité située « à proximité du domicile » sera donc à comprendre comme étant une destination située à plus ou moins dix minutes de trajet, par le mode employé par l'enquêté pour s'y rendre. Si nous disons qu'une activité est plus proche qu'une autre du domicile, nous sous-entendons « en temps ». Ainsi une activité à 3 km d'une autre pourra être considérée « à proximité » pour quelqu'un en voiture et lointaine pour la personne s'y rendant à pied.

Une fois que nous aurons mis en évidence les avantages liés aux pratiques de mobilité, nous analyserons dans le chapitre suivant les territoires où ces schémas sont possibles. Nous y étudierons comment les modes de transport disponibles et la répartition des aménités posent d'éventuelles limites à la réalisation de ces schémas de mobilité, afin de mettre en évidence que les possibilités d'avoir un rythme de vie élevé varient en fonction du territoire en l'Île-de-France.

## **I. Maximiser les opportunités au quotidien : un objectif qui demande du temps ou du chaînage**

Dans certaines situations, la logique d'agencement entre temps et espace est une logique dans laquelle l'effort de déplacement est considéré comme valant la peine d'être réalisé, l'important étant de maximiser la qualité des opportunités pour l'activité que l'on souhaite réaliser. Nous allons voir que cet objectif de maximisation des opportunités découle de systèmes de valeurs donnant une forte importance à certaines activités. Les stratégies de localisation des activités sont alors minimales – du moins à l'échelle du quotidien – et les emplacements sont des contraintes avec lesquelles il faut compter dans l'organisation de la mobilité plus que des éléments sur lesquels on peut faire levier.

Nous allons commencer par voir que dans les situations où la rigidité dans l'espace de ces activités se double d'une rigidité dans le temps, le maintien de la qualité de la destination donne lieu à une *simplification* des emplois du temps. Il est rare qu'il soit possible de réaliser plus de deux activités contraintes spatialement par l'importance que l'on accorde à la qualité de leur emplacement s'il n'est pas possible d'économiser du temps en les reliant entre elles. Nous montrerons ensuite que pour pouvoir multiplier les activités à maximisation d'opportunité, il est nécessaire qu'au moins une partie des activités soient flexibles *dans le temps*, auquel cas la pratique d'optimisation de la mobilité qu'est le chaînage peut être mise en place. Il devient alors possible, dans le temps imparti, de réaliser toutes les activités que l'on souhaite, voire même de réaliser toutes les activités que l'on souhaite *là où l'on souhaite les faire*, tout au plus cela exige-t-il de la réflexion et de l'organisation.

### **I.A. Des pratiques de chaînage peu pérennes lorsque toutes les activités sont fixes dans le temps et dans l'espace**

Nous allons nous pencher sur les situations où des personnes doivent articuler entre elles plusieurs activités contraintes fixes dans le temps : des accompagnements et un travail avec horaires fixes. Nous allons aussi nous intéresser aux situations où les adultes doivent réaliser plusieurs accompagnements ou récupérations<sup>1</sup>. En dépit du fait que ce cas ne représente pas une complexification du quotidien dans la mesure où il s'agit d'une répétition d'activités identiques, les enseignements que nous pouvons en tirer quant à la façon d'articuler plusieurs activités fixes dans le temps et dans l'espace nous invitent à les traiter.

Nous allons voir que les parents sont soumis à des injonctions à (et souhaitent) ne contraindre en rien la mobilité de leurs enfants. Ceci se manifeste de deux façons différentes : d'une part il y a peu de limites imposées à certains déplacements des enfants et, d'autre part, les accompagnements des enfants prennent une place importante dans les agencements temporels des adultes en l'absence de travail. Il s'agit d'une situation où il est admis que les enfants sont prioritaires. Nous allons analyser les pratiques de déplacement qui y sont associées.

---

<sup>1</sup> Par simplicité de langage, par la suite quand nous dirons « accompagnement », nous sous-entendrons aussi « récupération ».

## **I.A.1 Le souci accordé à l'éducation des enfants génère des activités fixes dans le temps et dans l'espace**

Nous allons montrer ici que l'importance qu'accordent les parents aux activités de leur(s) enfant(s) a pour conséquence que peu d'efforts sont faits pour optimiser l'emplacement de leurs activités scolaires et extrascolaires.

### **I.A.1.1 La scolarité des enfants**

En France, il est obligatoire de scolariser ses enfants jusqu'à l'âge de 16 ans. Ceci suppose donc pour les parents de s'assurer que leurs enfants peuvent se rendre jusqu'aux lieux de scolarisation. Pour les plus jeunes enfants, cela signifie les accompagner ou les faire accompagner par quelqu'un d'autre. Pour les plus âgés, s'ajoute la possibilité de les laisser faire les trajets seuls.

On peut distinguer deux attitudes quant au lieu de scolarisation : d'une part, les parents qui se satisfont de l'école de leur secteur et, d'autre part, ceux qui mettent leurs enfants dans le privé ou contournent la carte scolaire. Dans le premier cas, le lieu de scolarisation – et, par extension, la distance sur laquelle devront avoir lieu les accompagnements le cas échéant – ne dépend pas des parents, mais se trouve, au moins jusqu'à la fin de l'école primaire, à une distance accessible à pied.

« D'ailleurs il a fallu qu'on se batte pour avoir une place là alors que c'était notre école de secteur parce qu'on s'était inscrits on nous a dit "tout va bien on vous retrouve à la rentrée" et le 28 juin on reçoit une lettre comme quoi finalement il ira à une école qui est là [*montre un point sur la carte à l'opposé de la direction du RER pris pour se rendre au travail*]. Euh... facile, même plus haut... [...] Finalement en septembre il y a des gens qui sont pas venus donc on a eu une place. »  
(Euxane, couple biactif, deux enfants âgés de 5 et 2 ans)

Les parents peuvent en venir à compter sur cette proximité, et disposent même parfois de marges de manœuvre (limitées) permettant de rapprocher cette destination. Ceci pourrait donner à penser que la logique de rapprochement domine dans la mobilité liée aux accompagnements vers un établissement public. Cependant dans la plupart des cas, l'école de secteur représente déjà le lieu *le plus proche* où l'enfant puisse être scolarisé. De plus, passé le moment de l'inscription, la distance à parcourir pour les accompagnements – ou à faire parcourir aux enfants – ne dépend plus de l'individu. Au quotidien, l'emplacement du lieu d'études de l'enfant est un invariant avec lequel les adultes doivent compter. En ce sens, nous plaçons les

accompagnements des enfants aux écoles publiques comme relevant d'une logique de maximisation des opportunités : au quotidien, l'adulte cherchera avant tout un moyen d'emmener – de faire emmener – son enfant à *ce lieu-là*.

Dans le second cas, celui où les individus contournent la carte scolaire ou ont recours au privé, la logique de maximisation des opportunités est plus évidente. On observe que peu d'efforts sont faits pour optimiser l'emplacement du lieu de scolarité, comme en témoigne Zoé, dont la fille est scolarisée dans le privé :

« Mais on l'a pris vraiment pour elle, parce qu'il y avait plusieurs possibilités de choix, c'était vraiment pour qu'elle puisse avoir le maximum, et c'est vrai que par contre on n'a pas du tout tenu compte au niveau des transports parce qu'au niveau transport ça aurait été facile au niveau de Bussy [...]. » (Zoé, mère au foyer, trois enfants au domicile)

De façon similaire, les deux filles de Jeanne sont scolarisées dans un lycée non mixte à 20 minutes en voiture de chez elles, là où les collèges publics et privés les plus proches seraient à une distance en temps moitié moindre.

Dans un cas comme dans l'autre, au quotidien, le lieu de l'accompagnement n'est pas négociable. Les marges de manœuvre des individus portent alors sur les moyens d'éviter ce déplacement, soit en déléguant l'accompagnement à un tiers, soit en laissant son enfant prendre son autonomie.

### ***1.A.1.2 L'injonction normative aux activités extrascolaires des enfants***

Outre les accompagnements sur les lieux de scolarité, la présence d'enfant implique des accompagnements aux activités extrascolaires, aussi appelés « loisirs institutionnels ». Il a été montré que les parents ont une injonction à laisser les enfants pratiquer des loisirs institutionnels, au point que l'on remet peu en cause leurs choix de loisirs, même si ceux-ci sont mal positionnés, ce qui génère une mobilité obligeant à sortir des alentours immédiats du domicile (Valentine et McKendrick 1997 ; Tillberg-Mattsson 2002 ; Singly 2002 ; Bachiri et Després 2008).

Même au sein des ménages où les parents réalisent eux-mêmes peu d'activités de loisirs hors du domicile et ne s'en plaignent pas, le discours associé aux activités de loisirs des enfants est très mélioratif. Il va de soi, pour les enquêtés, que les enfants devraient pouvoir avoir des loisirs. Quentin évoque les loisirs de ses enfants :

« Pour l'instant c'est toujours à peu près tombé bien, enfin on les a jamais empêchés de faire quelque chose soit parce que c'était à un endroit qui était difficile d'accès,... ou parce que l'heure ne convenait

pas. Sauf évidemment si c'était une activité qui est à cinq heures moins le quart le mardi, là effectivement, dans un cas comme ça – je crois que cette année d'ailleurs, ma fille c'est ça, c'est-à-dire qu'à 5 h le mardi elle va à la musique<sup>2</sup>. Là en l'occurrence ni moi ni ma copine pouvons l'accompagner donc là ce qui se passe c'est que c'est son grand-père qui va venir et qui va s'occuper, qui va l'amener à notre place. Mais effectivement pour le samedi je pense pas qu'on va empêcher de faire quelque chose ou obliger de faire quelque chose parce que... parce que l'horaire nous convient pas ou que l'endroit nous convient pas quoi. » (Quentin, couple biactif, deux enfants)

« En fait on a cherché à... sur la ville à l'inscrire, sauf que c'est plein, et qu'il y a pas mal de monde qui sont en attente depuis plusieurs années, donc du coup on s'est... bah on a cherché une école de danse un peu plus dans le privé, et on a trouvé cette école-là. » (Henri, couple biactif, quatre enfants)

Lorsque Quentin commence à décrire ce qui serait pour le ménage un cas d'impossibilité, il s'interrompt immédiatement pour mentionner que finalement ils ont trouvé une solution en demandant de l'aide au grand-père. Henri, après avoir cherché un club de danse à proximité de chez lui, a élargi sa recherche aux communes adjacentes pour que sa fille puisse réaliser l'activité qu'elle souhaitait. D'une certaine façon, il est admis que les enfants subissent un handicap dans leur mobilité quotidienne, mais qu'il faut donc les aider à se déplacer, et non pas les contraindre dans leurs choix, comme en témoignent les stratégies relativement complexes que les parents mettent en place pour permettre à leurs enfants d'avoir accès à des loisirs institutionnels.

Enfin, ces deux types d'accompagnements des enfants – à l'école et aux activités extrascolaires – sont non seulement fixes dans l'espace, mais aussi dans le temps. En effet, ceux-ci sont régis par des logiques collectives sur lesquelles les parents ont peu de marges de manœuvre. Certes, ils peuvent théoriquement choisir quelles activités leurs enfants feront au cours de l'année. Cependant comme nous le voyons avec Quentin dans l'exemple précédent, le choix en matière d'horaire est restreint. Lorsque celui-ci ne lui convient pas, il est finalement considéré qu'il vaut mieux demander de l'aide à un parent résidant non loin que de trouver une autre activité extrascolaire, dont les horaires seraient plus adaptés.

2 L'entretien a lieu début septembre, les rythmes sont encore peu stabilisés. L'hésitation de l'enquêté sur ce point ne reflète donc pas une absence d'investissement dans les activités de sa fille.

## **I.A.2 La fixité dans le temps qui impose l'abandon de certaines activités**

Que se passe-t-il lorsque le rythme de vie augmente et qu'un individu souhaite multiplier les activités contraintes au cours d'une même journée ? Si ni les activités des enfants ni le travail des adultes ne sont flexibles, deux situations apparaissent : soit les activités sont à des horaires distincts, auquel cas il est techniquement possible de les accompagner – et cette possibilité est généralement exploitée –, soit certaines activités sont sacrifiées ou déléguées à des tiers. Nous voyions dans le chapitre 3 que les arbitrages des parents ne portaient pas sur le mode de transport pour réaliser les accompagnements, mais sur l'opportunité ou non de les réaliser. De la même façon, un jour donné, les parents ne disposent pas de marge de manœuvre quant au lieu et au moment de l'accompagnement, mais peuvent éventuellement renoncer à ces accompagnements si l'enfant est indépendant ou en déléguant la responsabilité à un tiers.

### ***I.A.2.1 Des rythmes institutionnels qui déterminent les horaires***

Les rythmes institutionnels qui dictent les heures de l'école et des activités extrascolaires ne représentent pas systématiquement un problème pour les individus. Parfois, ces horaires représentent des régulations collectives qui facilitent les agencements et permettent des programmes d'activités relativement « remplis », où la disposition respective des activités n'empiète pas sur celle des autres. Le temps fordiste (ou fordien, ou industriel), tel que typisé dans les travaux sur le temps (parmi d'autres : Ascher 1997 ; Bouffartigue et Bouteiller 2002 ; Devetter et Coninck 2012) est celui où chaque activité est soigneusement enfermée dans des contraintes collectives lui dédiant un créneau horaire spécifique. Pour jouer sur les clichés, le travailleur se rendait à l'usine de 8 h à 12 h puis de 14 h à 18 h (horaires imposés par le monde industriel), et allait au cinéma à la séance de 20 h ou de 22 h (horaires propres aux salles). Le travail et le cinéma – à l'échelle de l'individu – sont complètement dé-corrélés dans les contraintes temporelles et spatiales qu'ils imposent : on ne finit pas le travail plus tôt pour aller au cinéma et l'on ne manque pas le début de la séance pour finir une tâche professionnelle. Une régulation existe, mais elle se fait au niveau collectif : le cinéma organise ses horaires pour que les personnes qui sortent du travail puissent venir assister aux séances. L'individu, lui, peut passer 10 heures hors du domicile sans avoir à se demander comment agencer ses deux activités.

Ces organisations collectives jouent parfois en faveur des individus. Prenons l'exemple des accompagnements d'enfants à l'école par les actifs. La personne en charge de les réaliser ne peut pas négocier l'horaire.

« HENRI : Donc je prends ma voiture, nous allons à l'école des enfants, je les dépose, et du coup vers 9 h je commence à partir pour aller au travail en voiture.

Q : vous rentrez chez vous entre les deux ?

HENRI : ça dépend des jours. Ça dépend si j'ai des réunions, si j'ai des choses à faire au boulot, sinon pas forcément. Et la plupart du temps c'est ça. On va dire qu'au moins deux fois par semaine je rentre chez moi, le reste du temps je suis sur le travail. » (Henri, couple biactif, enfants de 12, 7, 3 et 3 ans)

« Je les amène à l'école ouais, on y va à pied, parce qu'on est pas très très loin de l'école, voilà, et puis après je rentre chez moi ranger un petit peu et puis après je pars au travail, en voiture. » (Quentin, couple biactif, deux enfants de 7 et 10 ans)

Les deux récits sont relativement atypiques pour des personnes en couple biactif. Il se trouve que, pour Quentin systématiquement et pour Henri certains jours, les heures délimitées pour commencer à travailler sont bien plus tardives que l'heure des accompagnements. Ainsi, alors qu'il arrive, lorsque la personne en charge des accompagnements travaille ensuite, que ce soient les heures d'ouverture de l'école qui déterminent l'heure d'arrivée au bureau, ce n'est pas le cas pour Quentin et Henri. En dépit de contraintes relativement fortes sur leur emploi du temps, les deux activités que sont les accompagnements et les heures de travail ne s'influencent pas : l'heure du travail ne détermine pas l'heure d'accompagnement ni vice-versa.

Dans ces circonstances, les seules contraintes quant aux moments des activités sont les contraintes qui leur sont intrinsèques, ou qui sont intrinsèques aux façons de s'y rendre : Quentin et Henri vont au travail en fonction des horaires qui leur sont propres et non pas en fonction de ceux des écoles. Dans ces circonstances, les deux activités peuvent être régies chacune selon les logiques organisationnelles qui lui sont propres, le moment entre les deux étant alors rempli par des activités au domicile ou par des activités hors du domicile, mais flexibles dans le temps et l'espace, permettant de s'insérer entre les deux activités plus fixes. Nous allons cependant voir que dans la situation où l'on a une dé-corrélation des activités structurantes les unes des autres, il arrive que les temps morts entre ces deux activités ne soient pas exploitables.

Cependant, la faible marge de manœuvre des individus sur les rythmes institutionnels suppose qu'il arrive que certains se superposent. Ceci est visible si l'on cherche des exemples de situations où les parents accompagnent leurs enfants avant ou après les heures de travail. Au sein du corpus de thèse, sur les 9 personnes actives occupées ayant des enfants, 3 ont des enfants trop jeunes pour avoir des activités extrascolaires, une laisse son fils y aller tout seul (ses autres enfants, n'étant pas en âge de se déplacer seuls n'ont pas d'activité), une autre ne travaillait pas quand ses enfants étaient en bas âge puis les a laissés se débrouiller seuls pour se rendre à leurs activités lorsqu'ils ont grandi, deux alternent la pose de demi-journées de RTT pour faire certains accompagnements et délèguent le reste à la nounou, un autre délègue l'accompagnement à la grand-mère, et un dernier partage les accompagnements entre son épouse, son père et lui-même, ses propres accompagnements ayant lieu uniquement le week-end. Ainsi, sur 6 personnes actives en situation de devoir accompagner des enfants à leurs activités extrascolaires que compte notre corpus de thèse, seules deux le font sur une journée travaillée, mais il s'agit de journées travaillées à mi-temps.

Ce faible nombre d'enchaînements entre travail et activités scolaires nous pousse à chercher des exemples dans le corpus des achats en ligne, qui contenaient un semainier et où la question des activités extrascolaires apparaissait. Sur les six ménages biactifs dont les enfants avaient des activités extrascolaires, seuls trois effectuaient des accompagnements d'enfants à une activité les jours où ils travaillaient. Parmi ces trois, deux étaient réalisés par des mères travaillant à domicile avec des horaires très flexibles.

En résumé, sur l'ensemble (entretiens de thèse + achats en ligne) des ménages avec actifs dont les enfants ont une activité extrascolaire (11 ménages, 14 individus interrogés), seuls quatre couples (correspondant à six enquêtés) sont concernés par de l'accompagnement à des activités extrascolaires après le travail. Sur ces quatre concernés, les deux premiers disposent d'un membre travaillant à domicile chargé des accompagnements ; au sein du troisième, les accompagnements se font sur des après-midis de RTT ; et le couple restant peut se permettre d'enchaîner travail puis accompagnements, car les deux adultes ont des horaires matinaux et rentrent vers 17 h au domicile<sup>3</sup>.

---

3 On peut ajouter à cette liste le couple d'Euxane, qui accompagne son fils chez l'orthophoniste le seul jour de la semaine où elle travaille à domicile.



### ***1.A.2.2 Sacrifier des activités secondaires pour pouvoir réaliser l'activité principale à l'endroit souhaité***

On voit là que les horaires collectifs du travail sont souvent incompatibles avec les horaires collectifs des accompagnements des enfants aux activités extrascolaires. Les déplacements liés aux accompagnements sont donc le plus souvent laissés aux jours de travail à domicile, aux jours de RTT ou aux samedis, c'est-à-dire sur des jours ou demi-journées sans déplacements liés au travail. Avoir recours à cette solution consistant à libérer une demi-journée pour accompagner ses enfants suppose une certaine marge de manœuvre de la part des actifs dans la négociation de leurs horaires de travail, ce qui n'est pas le cas pour tout le monde : une de nos enquêtées raconte qu'elle a dû obliger ses enfants à renoncer à certaines activités en raison de l'incompatibilité entre ses horaires professionnels et les activités extrascolaires. Cependant, cette stratégie permet, sur les jours ou les demies-journées ainsi devenus « monotâches » de consacrer autant de temps – et notamment autant de temps de transport – que l'on souhaite à l'activité maintenue.

Ainsi, les jours ou demi-journées où ils ne travaillent pas, les actifs occupés qui ont des enfants se trouvent, pour une brève période, dans une situation similaire à celle des parents au foyer : les enfants représentent l'activité la plus prioritaire – donc la plus structurante – de la journée. Clémence, qui travaille à domicile, voit son emploi du temps complètement happé par les accompagnements des enfants lorsqu'ils sont à la maison :

« Q : Donc, les jours où vous ne travailliez pas sur place à... à... au travail, vous travailliez chez vous ?

CLÉMENCE : Oui. Je travaillais ici, non-stop. Je me déplaçais juste pour le yoga, le lundi midi. Et le mardi... le mercredi, je ne peux pas trop travailler parce que j'ai les enfants et il y a toutes les activités. Donc, je les emmène aux différentes activités. » (Clémence, travaille à domicile, couple biactif, enfants de 3, 6 et 9 ans) (CAL)

Les accompagnements des enfants sont la contrainte principale autour de laquelle s'organise le reste des activités. On a ainsi une quasi-totalité de la sphère familiale soutenue par la personne ne travaillant pas, le conjoint travaillant ayant au contraire un quotidien bien plus concentré sur le travail. Il a été montré que lorsqu'un seul membre du ménage travaille, le conjoint inactif est en charge de l'ensemble des tâches ménagères et liées aux enfants, et le conjoint actif compense le week-end (Massot et Proulhac 2010). Nous retrouvons ces résultats au sein de plusieurs de nos ménages, mais nous constatons que l'on observe aussi ce résultat lorsque l'un des

enquêtés prend un jour de congé en semaine tandis que l'autre travaille. Il s'agit alors d'un effort volontaire de dégager du temps afin qu'il soit possible de dé-corréler les activités les unes des autres. Les adultes peuvent ainsi dégager les accompagnements de toute autre contrainte et ne pas se soucier des distances à parcourir.

Soulignons que cette stratégie peut aussi exister pour maximiser les opportunités en matière de loisirs. Ainsi, Alexandre raconte l'organisation de ses week-ends.

« Le samedi, on fait ce qu'on n'a pas eu le temps de faire, les courses, les démarches administratives... des travaux, du bricolage, tu vois. Et puis le dimanche, si on a bien travaillé le samedi, on en profite pour se reposer, pour se... aller se balader... voilà. Moi, je fais beaucoup d'avion. »  
(Alexandre, en couple biactif, sans enfant) (CAL)

Le samedi concentre toutes les activités perçues comme désagréables. Le dimanche, Alexandre a donc du temps pour faire de l'avion à 40 km de chez lui. Comme sa journée est dégagée, il ne lui est pas tellement nécessaire de se soucier de la distance à parcourir. De façon similaire, de nombreux retraités divisent leur journée en deux : au matin les achats, courses et rendez-vous chez le médecin et aux après-midi les activités plus distantes consistant généralement en loisirs ou achats-plaisir.

Le cas où les activités ne sont pas contraintes temporellement par une autre, bien que paraissant trivial, est ainsi une situation que les individus produisent lorsqu'ils n'arrivent pas ou ne souhaitent pas densifier leur programme d'activités sur d'autres moments de la journée ou de la semaine. Cela suppose de laisser des tampons de temps morts entre l'activité que l'on « isole » temporellement et les autres, ce qui ralentit globalement le rythme de vie. En revanche, cela permet de rester dans une logique de maximisation des opportunités pour l'activité que l'on priorise, là où les temps de trajets rendraient physiquement impossible la réalisation de plusieurs activités fixes dans l'espace un jour donné.

### **I.A.3 Articuler plusieurs activités fixes dans l'espace et le temps : chaîner pour ne pas renoncer aux activités**

Dans de nombreux cas, les activités fixes dans l'espace et le temps ne sont pas disposées de façon régulière et distantes les unes des autres. Nous pouvons nous pencher sur les actifs dont l'emploi suit des horaires fixes et les situations où deux accompagnements ont lieu à intervalles rapprochés. Arriver à concilier ces activités fixes dans le temps et l'espace passe alors par deux biais. D'une part, le recours à des

tiers – ce qui nous ramène au cas de l'abandon de l'activité par l'adulte étudié – et d'autre part, le chaînage des activités entre elles. Nous allons voir qu'en raison de la rigidité des lieux et des moments, cette seconde stratégie est peu pérenne.

### ***1.A.3.1 L'articulation d'horaires de travail fixes et d'accompagnements***

On observe une tension parmi les actifs dont les horaires de travail sont fixes et ne sont compatibles avec les accompagnements des enfants qu'à condition d'un chaînage serré dans le temps. C'est le cas de Wilma, qui habite en Petite Couronne et travaille dans Paris en tant qu'aide-soignante. Elle décrit sa situation en début d'entretien :

« Alors moi étant donné que j'ai 4 enfants, les horaires me conviennent parce que je fais 8 h 45-15 h30. Donc moi ça me permet de récupérer mes enfants à 16 h 30, tranquillement. » (Wilma, couple biactif, enfants de 17, 14, 9 et 7 ans)

C'est la situation théorique. Il est possible, en ne rentrant pas chez elle en chemin, d'arriver à l'heure pour la sortie des classes de ses deux enfants en primaire. Le chaînage est nécessaire au maintien des deux activités. Dans les faits, elle finit plus souvent de travailler à 15 h 45, et le récit détaillé de l'enchaînement est moins idyllique :

« Donc là je quitte à 45, normalement la ligne 2 elle est régulière donc j'ai mon métro tout de suite, qui m'amène à la Gare du Nord parce que je dois prendre mon train de 16 h 8 pour être à [mon arrêt] à 27, par là, et courir à l'école primaire pour récupérer les jeunes, mes enfants qui sortent à 30. [...] Et des fois je m'organise avec ma fille la collégienne et elle si elle sort plus tôt elle va les chercher. »

Les horaires rigides du travail de Wilma et de l'école tous deux ne dépendant pas d'elle, le moindre imprévu oblige à abandonner l'accompagnement et le laisser à un tiers. Le chaînage est ainsi pratiqué *s'il est possible*, mais cette possibilité ne dépend pas des arbitrages faits au quotidien par l'individu. Il suffit pour Wilma qu'un événement la retienne quelques minutes de plus au travail pour qu'elle ne puisse passer chercher ses enfants à l'école. Souvent, les enquêtés ont alors recours à des tiers de secours pour le cas où un imprévu empêcherait la récupération, comme c'est ici le cas de Wilma.

### **I.A.3.2 L'articulation de plusieurs accompagnements entre eux**

Lorsque les actifs avec enfants ne travaillent pas, il est entendu qu'ils doivent se rendre disponibles pour les enfants. Cela inclut notamment les différents accompagnements, entre lesquels ils doivent jongler. Pour peu que deux activités soient sur les mêmes horaires, ils doivent avoir recours à des tiers pour arriver à résoudre la complexe équation posée par la nécessité d'accompagner leurs enfants à des destinations peu optimisées en termes de distances.

Le samedi, Quentin doit amener et récupérer ses deux enfants à trois activités distinctes. En situation d'entretien, il nous est difficile, en tant qu'enquêteur, de saisir l'organisation de cette journée complexe :

« Q : Alors si je récapitule. Petit un, le matin, musique. Retour déjeuner à la maison avec les victuailles. Ensuite vous partez avec – les deux enfants du coup ou avec un seul ?

QUENTIN : Non non, ça généralement c'était les autres parents qui accompagnaient, nous on faisait pas [...]

Q : Du coup les autres parents amènent en fait la fille là. Pendant ce temps-là vous amenez le garçon...

QUENTIN : Ouais, une demi-heure après ouais

Q : Ensuite vous revenez à la maison

QUENTIN : Même pas parce qu'en fait on allait directement là [à la danse]

Q : Enchaînement. Ça tombait juste ou... ?

QUENTIN : Non, il fallait attendre dix minutes un quart d'heure, c'est pas...

Q : Et ensuite vous ramenez...

QUENTIN : Alors il fallait d'abord aller chercher le garçon ici [rire] et après on ramenait tout le monde.

Q : Et ça se goupillait bien, il y avait pas temps mort ?

QUENTIN : Non, ça va. [...] ça allait. Bah en fait il y en avait un qui finissait à... 14 h 30 et celui-là finissait à 15 h, donc le temps d'aller là – enfin le temps de récupérer, 5-10 minutes, le temps d'y aller 5-10 minutes, ça se goupillait pas trop mal. » (Quentin, couple biactif, deux enfants)

Les accompagnements des enfants occupent toute la première moitié du samedi de Quentin. Cela passe par des pratiques de chaînage, relativement fines. Soulignons que Quentin est tributaire des horaires mis en place au niveau des institutions que représentent les clubs de ses enfants : les circonstances favorisent la réalisation des

activités. Il faut néanmoins attendre un peu sur place, ce qui ne pose pas problème un samedi, jour non travaillé pour Quentin, mais pourrait en poser pour une personne travaillant. En outre, en dépit de ce schéma complexe, une des récupérations ne peut être réalisée et est déléguée à d'autres parents d'enfants. Le chaînage des activités est ainsi une pratique fragile : si les horaires sont trop séparés, les individus ont des temps morts plus ou moins exploitables ; s'ils sont trop proches, il faut organiser du covoiturage avec les voisins ou avec d'autres parents.

Soulignons enfin que Quentin gère en partie la rigidité imposée à sa journée par ces activités fixes dans le temps en rentabilisant son accompagnement de sa fille à la musique en allant faire des courses à proximité. Il rentabilise ainsi les temps morts. Le chaînage, lorsqu'il se fait, peut donc être facilité par l'insertion d'activités flexibles, que l'on peut envisager de décaler à un autre moment, et qui – normalement – ne risquent pas de prendre le pas sur l'activité d'accompagnement. Nous reviendrons sur ce sujet dans la section II dédiée aux activités flexibles dans le temps et dans l'espace. Si les parents ne souhaitent pas avoir une journée « monotâche », ils doivent jongler entre les différents accompagnements, voire avoir recours à des tiers et optimiser leur mobilité en chaînant leurs activités régies par une logique de maximisation des opportunités avec des activités plus flexibles dans le temps et dans l'espace que sont les achats. Nous allons voir cependant que cette insertion n'est pas possible pour tout le monde.

### ***1.A.3.3 En cas d'impossibilité de chaîner : un emploi du temps peu diversifié avec de nombreux temps morts***

Que se passe-t-il lorsqu'il est impossible de chaîner non pas parce que les activités se superposent, mais lorsqu'elles sont trop distantes en temps les unes des autres ? Pour illustrer ce cas, nous allons nous intéresser à la mobilité de Zoé, mère au foyer dans le périurbain, dont nous reproduisons le carnet de déplacement, tableau 17. Elle incarne l'archétype de ce que peuvent représenter les accompagnements des enfants pour les adultes lorsque ceux-ci ne travaillent pas.

On voit que les enfants peuvent générer une mobilité considérable. On ne peut pas pour autant dire de l'emploi du temps de Zoé qu'il s'approche de notre idéal-type de l'hypermoderne : certes, le nombre d'activités est élevé, mais les activités sont toutes identiques ; il s'agit très majoritairement d'accompagnements. Si l'on reprend notre indicateur de diversité qu'est le nombre d'activités *différentes*, Zoé en a réalisé une seule lundi et jeudi, deux le mardi et le vendredi, et trois le mercredi. En outre, la durée cumulée des activités hors du domicile est très faible, contrairement au temps de *transport* qui, lui, est élevé.

Tableau 17 : Carnet de déplacement de Zoé (en couple, mère au foyer, trois enfants).  
 En bleu clair : les accompagnements et les récupérations. En rose : les autres activités hors du domicile<sup>4</sup>

lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi
domicile	domicile	domicile	domicile	domicile
8 h 20 <b>marche</b>	8 h 20 <b>marche</b>	<b>voiture</b>	8 h 20 <b>marche</b>	8 h 20 <b>marche</b>
accompagnement école	accompagnement école	accompagnement collègue	accompagnement école	accompagnement école
8 h 30 <b>marche</b>	8 h 30 <b>marche</b>	8 h <b>voiture</b>	8 h 30 <b>marche</b>	8 h 30 <b>marche</b>
	boulangerie	orthophoniste		domicile
domicile	9 h <b>marche</b>	9 h 40 <b>voiture</b>	domicile	8 h 50 <b>voiture</b>
	domicile	domicile		accompagnement collègue
11 h 45 <b>marche</b>	11 h 45 <b>marche</b>		11 h 45 <b>marche</b>	9 h 20 <b>voiture</b>
récupération école	récupération école	12 h <b>voiture</b>	récupération école	domicile
<b>marche</b>	<b>marche</b>	récupération collègue	<b>marche</b>	11 h 45 <b>marche</b>
domicile	domicile	12 h 30 <b>voiture</b>	domicile	récupération école
13 h 15 <b>marche</b>	13 h 15 <b>marche</b>	domicile	13 h 15 <b>marche</b>	<b>marche</b>
accompagnement école	accompagnement école	13 h 55 <b>voiture</b>	accompagnement école	domicile
<b>marche</b>	<b>marche</b>	Visite à sa fille	<b>marche</b>	13 h 15 <b>voiture</b>
domicile	domicile	14 h 38 <b>bus</b>	domicile	accompagnement école
		Achats		13 h 35 <b>voiture</b>
16 h <b>voiture</b>	16 h <b>voiture</b>	<b>bus</b>	16 h <b>voiture</b>	domicile
récupération collègue	récupération collègue	Visite à sa fille	récupération collègue	16 h <b>voiture</b>
16 h 35 <b>voiture</b>	17 h <b>voiture</b>	16 h 30 <b>voiture</b>	16 h 35 <b>voiture</b>	récupération collègue
récupération collègue	domicile			16 h 35 <b>voiture</b>
17 h 15	<b>voiture</b>			domicile
	accompagnement rugby		domicile	domicile
	18 h 45 <b>voiture</b>			19 h 45 <b>voiture</b>
domicile	domicile	domicile		Réunion parents d'élèves
	20 h 10 <b>voiture</b>		20 h 5 <b>voiture</b>	<b>voiture</b>
	récupération rugby		récupération rugby	
	<b>voiture</b>		20 h 30 <b>voiture</b>	domicile
	domicile		domicile	

4 Nous mentionnons dans le chapitre 3 la question des échelles géographiques induites par l'emplacement des différentes infrastructures scolaires. En ce sens, le carnet de déplacement de Zoé est tout à fait remarquable : tous ses déplacements de la semaine destinés à accompagner ou à aller chercher son enfant scolarisé en primaire sont réalisés à pied (sauf un), tous ceux pour les accompagnements des plus âgés (au collège et au rugby) sont en voiture. Elle est l'exemple type des parents dont la présence d'enfants incite à une pratique multimodale.

Qui plus est, la multiplicité des horaires et des lieux fixes rendent difficile pour Zoé de complexifier son quotidien en y ajoutant d'autres types d'activités. La description du covoiturage et des courses révèle la difficulté qu'il y a à concilier ces activités, qui obligent souvent à être à plusieurs endroits en même temps. Le fait qu'un de ses enfants doive aller chez l'orthophoniste cette année l'oblige à revoir l'organisation de ses achats :

« Oui oui, donc actuellement les courses sont plutôt regroupées le samedi, parce que avant le midi j'avais des enfants à déjeuner. Maintenant j'ai plus que le mien, donc du coup je risque de pouvoir prendre ma voiture dans la semaine et pouvoir aller faire des courses soit le matin, soit... parce que le matin ça passe très vite, et quand j'allais récupérer à 11 h 45 les enfants j'avais pas beaucoup de temps pour faire les courses, donc j'avais arrêté, j'avais pris le samedi matin comme... pour me caler quoi. Et puis le mercredi quand j'avais pas l'orthophoniste, si vraiment j'avais besoin d'un petit appoint et qu'il manquait quelque chose je prenais ça. Et là cette année j'ai que le petit à garder donc éventuellement il y a mêmes des fois où lui je pourrai le laisser à la cantine et me dire "là je prends pour faire les courses" pour éviter d'y aller le samedi matin en même temps que tout le monde quoi. Là j'ai pas encore réorganisé pour l'instant. Là je vais y aller demain matin [*samedi*] et puis après je vais voir dans la semaine quand ce sera bien calé si je peux pas rechanger de jour. Comme je suis assez disponible sinon le matin ou l'après-midi, plus aller à ce moment-là plutôt que sur le temps du week-end. » (Zoé, mère au foyer, trois enfants à domicile)

Enfin, en dépit du fait que ses journées soient entièrement dédiées au transport des enfants, il ne lui est pas possible de réaliser l'intégralité des accompagnements et récupérations liés aux siens : en raison de la synchronicité des horaires de sortie des cours, c'est une amie qui va chercher son fils scolarisé en primaire l'après-midi, pendant que Zoé est partie chercher ses enfants collégiens en voiture. Paradoxalement, l'emploi du temps présenté ici est ainsi l'emploi du temps de quelqu'un qui a dû renoncer à certaines activités pour en prioriser d'autres.

Le problème de Zoé n'est pas un manque de temps dans l'absolu : elle dispose de longues heures à domicile. En revanche, elle se trouve confrontée à des soucis d'agencement du temps au cours de sa journée. En dépit du fait que son emploi du temps comporte, en cumulé, de grandes périodes passées à domicile, intégrer à sa journée à la fois les accompagnements, les déplacements pour achats et les tâches ménagères est parfois très délicat. Alors qu'aucun de ses déplacements ne dure plus de 20 minutes, le grand nombre d'horaires non négociables à respecter pour les accompagnements et récupérations (jusqu'à six le mardi !) complique l'organisation

du temps : il lui est difficile de trouver un nouveau créneau pour ses achats. Il en découle une organisation rigoureuse et toute modification du moment ou du lieu d'une activité a un impact sur les moments et les lieux des autres activités.

Les rares moments de complexification de son quotidien passent par des pratiques consistant à enchaîner les accompagnements et les achats, soit à l'Intermarché en face du collège où elle venait accompagner ses aînés, soit à la boulangerie en revenant d'accompagner son plus jeune fils à l'école<sup>5</sup>.

Deux effets des accompagnements des enfants se combinent : à la fois leur forte priorité, qui crée des passages obligés dans la journée des personnes en charge de gérer ces accompagnements, et la difficulté qu'il y a à les chaîner entre eux ou avec d'autres activités en raison de leur rigidité dans le temps. Il en résulte que la journée de l'adulte devient alors fortement fractionnée, divisée en une série de déplacements et de courts laps de temps morts peu exploitable par ailleurs.

## **I.B. Un chaînage pérenne entre destinations fixes grâce à la flexibilité temporelle de certaines activités de la chaîne**

Lorsque les activités sont rigides dans le temps et dans l'espace, les enquêtés sont donc parfois contraints à *simplifier* leurs emplois du temps en renonçant à certaines d'entre elles (prendre une RTT pour accompagner ses enfants, ou déléguer les accompagnements à un tiers) ou compter sur des horaires favorables qui dépendent peu d'eux. Nous allons maintenant nous intéresser aux cas où les individus souhaitent toujours agencer des activités à maximisation d'opportunité, mais où ils disposent d'une certaine souplesse temporelle sur au moins l'une d'entre elles.

### **I.B.1 Chaîner pour optimiser le temps de chaque activité : l'exemple des adultes avec des horaires de travail souples**

Nous avons présenté la situation des actifs qui réalisent des accompagnements lorsque leurs contraintes professionnelles sont fixes. Regardons ce qui se passe lorsqu'ils disposent de marges de manœuvre plus amples sur les horaires. Les valeurs ne sont pas différentes, mais les solutions ne sont plus les mêmes. Pour les actifs dont les horaires de travail sont souples, il est possible d'enchaîner les activités pour maximiser le temps passé à travailler et limiter les temps morts.

---

5 Notons ainsi que les achats qui nécessitent la voiture ne sont pas les seuls à s'insérer dans des chaînes de déplacement liées aux accompagnements.



### ***1.B.1.1 Conséquences temporelles : les horaires de l'école rigidifient les horaires de travail***

Dans de nombreux cas, l'accompagnement des enfants – généralement à l'école – doit se faire sur une heure plus fixe que ne l'est l'heure d'arrivée au travail. Au sein des ménages qui ont des enfants, les horaires des écoles sont des éléments très structurants de la journée. Pour les personnes qui ont des horaires de travail modulables, les horaires des enfants prennent le pas sur les horaires professionnels :

« ÉLODIE : Enfin la contrainte c'est plutôt ça quoi. C'est l'école, et la nounou.

ÉTIENNE : C'est l'école, ce qui fait qu'avec moi assez généralement quand même je rebosse le soir après que tout le monde soit couché. »  
(Étienne et Élodie, couple biactif, enfants âgés de 4, 8 et 10 ans)

Comme dans le cas d'Étienne et d'Élodie, c'est souvent l'heure d'accompagnement ou de récupération de l'enfant qui définit l'heure du départ pour le travail, ce qui peut parfois limiter les horaires où il est possible de travailler, ou inciter à délocaliser le travail hors du lieu d'emploi.

Nous verrons dans la section sur les arbitrages à plus long terme qu'une stratégie pour gérer la double contrainte professionnelle et familiale est de planifier à l'échelle de l'accompagnement et de la récupération – un adulte ne se chargeant que de l'un des trajets liés aux enfants<sup>6</sup> – ou à celle de plusieurs jours et d'alterner les jours où l'on abandonne et ceux où l'on se charge de l'accompagnement.

### ***1.B.1.2 Conséquences sur la mobilité : le chaînage pour maximiser le temps passé à travailler***

On observe que les actifs préfèrent généralement passer du temps en famille le soir plutôt que de passer du temps seuls chez eux le matin. Par conséquent, l'objectif est souvent de maximiser le temps travaillé le matin et non pas le soir. Ainsi, la plupart des ceux qui arrivent à accompagner leurs enfants sur leur lieu de garde ou de scolarisation ne rentrent pas chez eux entre le moment où l'enfant est amené et celui où ils se rendent sur leur lieu d'emploi<sup>7</sup> : l'accompagnement de l'enfant est souvent l'heure limitante empêchant de se rendre au travail plus tôt (ces individus partent

6 Cette tactique a déjà été observée par ailleurs. Voir par exemple Massot et Proulhac (2010) ou Motte-Baumvol, Bonin et Belton-Chevallier (2015).

7 71 % des accompagnements matinaux réalisés par des actifs ayant travaillé le jour de l'enquête ont été enchaînés avec le travail, moins d'un quart ont mené à un retour au domicile. (EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, calculs de l'auteur)

généralement plus tôt au travail les jours où ils n'ont pas d'accompagnement). Il doit donc être possible, depuis le lieu de scolarisation de l'enfant, de rejoindre aisément son lieu de travail.

Dans leur majorité, les actifs occupés qui font des accompagnements que nous avons interrogés se rendaient au travail en voiture ou à vélo. Dans ces conditions, la durée du trajet d'accompagnement est négligeable face à celle du trajet pour se rendre au travail. Par conséquent l'implantation autour du domicile de l'école compte peu. Le chaînage n'est alors pas simplement une économie de temps de transport, il est le reflet d'une volonté de maximiser le temps « efficace » au cours d'une journée. En cela, cette logique s'approche de celle de certains actifs sans enfants qui profitent de leur sortie le soir pour faire une journée légèrement plus longue.

En revanche, lorsque le temps d'accompagnement n'est plus négligeable, la possibilité d'enchaîner facilement son trajet vers le bureau devient cruciale, et l'emplacement du lieu de scolarisation par rapport au lieu de travail est important. On retrouve alors une logique de chaînage *nécessaire* à la bonne réalisation de l'emploi du temps quotidien. Reprenons l'exemple d'Euxane, qui habite Paris non loin d'une station de RER, et dont les enfants ont failli être inscrits dans une école qui n'est pas sur son chemin vers le travail (page 266). Elle raconte l'organisation pour accompagner son fils de cinq ans à l'école :

« c'est Xavier [*son conjoint*] qui le dépose à l'école à 8 h 30, l'école étant sur le chemin. [...] D'un point de vue pratique bah tu le déposes et puis tu prends ton RER là quoi. Alors si tu fais ça [*aller jusqu'à l'autre école*] il faut un quart d'heure pour y aller quasiment – bon dix minutes ouais, un quart d'heure avec un enfant et puis dix minutes seule, donc tu vois voilà si tu te rajoutes... Au quotidien pareil, c'est vrai que comme ça quand on disait à nos copains “ouais ils nous ont déportés entre guillemets sur l'école qui est à 10 minutes un quart d'heure à pied”, nos copains qui vivent en province, “ah l'horreur !”, pour eux ça leur paraissait... mais dans l'organisation un peu tendue où quand même voilà, on met trois quarts d'heure pour aller bosser – un peu moins depuis qu'on a déménagé ici, mais de porte à porte en gros ça met trois quarts d'heure, si tu te rajoutes une demi-heure, ça devient dur quoi. Surtout que des fois il y a des petits trucs, des petits incidents sur le RER qui font que finalement c'est plutôt cinquante minutes que quarante... enfin voilà quoi, après c'est un peu lourd. Donc ça c'est le genre de truc ça nous... vraiment c'était pénible quoi. Finalement en septembre il y a des gens qui sont pas venus donc on a eu une place. » (Euxane, couple biactif, deux enfants)

Ici le rallongement, quoique négligeable vu de l'extérieur, aurait obligé à un détour à pied qui au final représente une durée supplémentaire considérable sur l'ensemble du trajet. Le couple n'a pas de voiture (et ne souhaite pas en avoir), et le lieu de travail est trop distant pour être rejoint à vélo. Restent donc les transports en commun et la marche, combinaison efficace sous certaines conditions. Or l'assignation à une école différente de celle prévue remettait en cause ce système fragile en obligeant à revenir sur ses pas. Sans remettre en cause le chaînage en lui-même, cette nouvelle disposition lui ôtait toute efficacité. On voit là l'importance de la possibilité d'enchaîner les activités de façon optimale dans l'organisation du quotidien. Enfin, une proximité encore plus grande de l'école aurait pu résoudre le problème. En cela, on voit que chaînage et courtes distances peuvent éventuellement se substituer l'un à l'autre.

### **I.B.2 Chaîner pour économiser du temps de transport : l'exemple des loisirs des actifs sans enfants**

Nous allons ici nous intéresser aux situations légèrement moins contraintes que les précédentes, à savoir celles où les individus ont au cours de la même journée à la fois des loisirs et des trajets liés au travail, mais ne sont pas responsables d'enfants ce jour-là. Nous allons montrer que ces individus profitent de ce temps disponible pour se mettre dans une logique de maximisation des opportunités, mais qu'étant contraints par le temps de travail ils sont rapidement obligés d'avoir des pratiques de chaînage qui rigidifient leur emploi du temps.

#### ***I.B.2.1 Des rythmes de travail qui laissent du temps pour les loisirs***

Les journées où les individus travaillent, les contraintes temporelles sont relativement rigides et bien définies en raison de la large priorité accordée à la sphère professionnelle. Cependant, paradoxalement, cette rigidité permet de bien distinguer les moments de temps libre de ceux travaillés. Les jeunes qui ne sont pas encore en couple, ou qui le sont, mais n'ont pas d'enfants, ont des ressources qu'ils peuvent dépenser sur les loisirs et n'ont pas encore les charges monétaires associées à l'achat d'un logement ou à l'éducation d'un mineur. Les plus âgés ont plus de charges, mais, s'ils ont suivi une carrière ascendante, ont souvent des revenus suffisants pour les compenser. Ces situations sont celles où l'injonction aux loisirs est la plus manifeste pour les individus appartenant aux milieux où celle-ci est très prégnante. En particulier, chez les jeunes actifs, se développe ce qui a été décrit comme une « voracité » (Sullivan 2007 ; Katz-Gerro et Sullivan 2010) dans la pratique des loisirs. Les temporalités du soir et du week-end (qui, dans les années étudiantes,

étaient potentiellement prises par les révisions et, en période de parentalité, dédiées à la sphère familiale) sont étiquetées comme relevant du temps libre ; il est donc possible de les remplir.

### ***1.B.2.2 Un rapport détendu au travail et à la vie domestique***

Les jeunes actifs ont la particularité d'avoir souvent de très longues journées hors du domicile, en dépit desquelles ils se présentent rarement comme pressés par le temps. Ainsi, quand nous interrogeons Hadrien, qui dit rentrer souvent après 23 h chez lui le soir en raison de ses activités de loisirs :

« Mmh, est-ce que j'ai l'impression de manquer de temps... mmmh. Non, ça va, je suis plutôt heureux. [rire] » (Hadrien, célibataire en colocation, sans enfants)

Les jeunes actifs ont éventuellement de longues journées de travail, mais comme le temps passé en dehors n'est gêné par aucune contrainte, il émane du récit de leur quotidien un certain sentiment de liberté. Nous demandons à Cécile, qui a de nombreuses activités sportives et travaille à temps plein, si elle a le sentiment d'avoir le temps de faire tout ce qu'elle voudrait :

« Moi oui, j'ai pas de contrainte, quand je rentre tard, Clément ne me dit rien donc pas de soucis. Et puis on n'a pas d'enfants pour le moment donc on peut faire un peu comme on veut. » (Cécile, couple biactif, sans enfant)

Soulignons qu'elle mentionne son conjoint dans sa réponse. Statistiquement, on observe que la mise en couple entraîne un plus fort centrage sur le domicile, qui tranche nettement par rapport aux célibataires. C'est un des rares cas de contraintes sur l'emploi du temps qui ne se traduisent que très faiblement au travers des déplacements hors du domicile. Bien que le poids de la sphère familiale des actifs sans enfants soit limité par rapport à ce qu'il en est au sein des ménages avec mineur à charge, ce poids admet des gradations non négligeables en fonction de leur durée de vie en couple.

En cela, les individus plus âgés se distinguent des plus jeunes par leur plus grande fréquence de situation de couple et leur stabilité professionnelle. Parmi ceux que nous avons interrogés, certains sont à leur compte ou relativement indépendants, d'autres sont fonctionnaires, tous sont en CDI et travaillent depuis plusieurs années dans les mêmes conditions. Les horaires sont soit fixes – chez les employés et ouvriers – soit flexibles, mais avec une maîtrise de ces derniers par les actifs. Contrairement aux jeunes actifs sans enfants qui sont obligés de faire leurs preuves et

passent de longues heures au travail, et contrairement aux actifs de moins de cinquante ans qui ont des enfants et qui rapportent du travail à la maison, les actifs de plus de cinquante ans ont souvent une marge de manœuvre suffisante pour limiter en partie leur temps consacré au travail. Qu'ils n'aient pas encore d'enfant, n'en aient jamais eu ou que les leurs aient déjà quitté le domicile, les actifs sans enfants sont ainsi dans la situation d'un quotidien certes chargé en raison des loisirs, mais où il y a rarement compétition entre deux sphères d'activité pour un même créneau horaire.

### **Un rapport vorace aux loisirs pour les jeunes**

Les jeunes actifs, ceux qui n'ont pas encore acheté de logement, qui ne sont pas nécessairement en couple et qui n'ont pas d'enfants, ont une pratique très intensive des loisirs. Ces derniers sont un mélange d'activités routinières (en partie rendues possibles par la relative régularité des horaires travaillés) et d'improvisation, héritage des années étudiantes. La sociabilité avec les pairs est encore un élément important. Adèle raconte comment s'organisent ses semaines :

« Je vais dire un chiffre, je pense qu'il y a une journée par semaine où je ne sais pas ce que je vais faire. Ça varie, par exemple lundi soir, je suis partie au travail sans savoir que je prendrais un pot après, d'ailleurs j'avais prévu autre chose, j'avais prévu d'aller faire des courses, d'acheter des chaussures, et du coup quand elle m'a appelée j'ai dit bah je ferai ça à un autre moment, je préfère les voir. Et du coup... mais c'est rare que ce soit plus de deux soirs par semaine que ça arrive ce genre de chose parce que je prévois quand même pas mal, parce que guitare, parce qu'il y a du sport... » (Adèle, couple biactif, sans enfant)

D'une part, on constate que les loisirs sont priorités par rapport aux autres activités. Celles-ci se retrouvent alors en grande partie repoussées aux week-ends. L'aspiration aux loisirs des jeunes actifs est donc celle qui est la moins limitée par des contraintes monétaires ou temporelles. D'autre part, Adèle pratique plusieurs activités de loisirs routinières, qui rigidifient son emploi du temps. La stabilité – liée à des horaires de travail réguliers – le permet. Comme en outre certains types de loisirs sont suffisamment pointus pour entraîner des déplacements sur de longues distances, le temps total – transport plus durée de l'activité – consacré aux loisirs est considérable. Tant par le temps qui leur est consacré que par les horaires fixes qu'ils rajoutent au quotidien, les loisirs sont alors très structurants pour l'emploi du temps des jours où ils sont réalisés, voire à l'échelle de la semaine si la pratique est suffisamment fréquente.

### **Des loisirs moins fréquents chez les « vieux » actifs**

Les actifs plus âgés ont généralement des pratiques de loisirs moins développées. Les enquêtés des catégories socioprofessionnelles supérieures, s'ils mentionnent une période avant la naissance de leurs enfants où ils sortaient souvent, présentent ce temps comme une époque révolue. Cette perte de sociabilité de sortie liée à la mise en couple et à la stabilisation de la vie quotidienne ne se reconstitue pas lorsque les contraintes se desserrent : la diminution de ces pratiques est due à une diminution de la valeur qui leur est accordée. Un contre-exemple est Jeanne, qui était mère au foyer et qui a repris un emploi lorsque ses enfants sont devenus autonomes. Cependant, il ne s'agit pas là d'une modification de ses centres d'intérêt. En effet, à l'époque où ses enfants étaient encore jeunes, elle s'investissait considérablement dans des associations locales liées à son rôle de mère (parents d'élève, scoutisme, école de musique de ces enfants). C'est d'ailleurs par le biais de cet engagement qu'elle a trouvé un emploi au sein de son village lorsqu'elle a cherché à reprendre le travail. On voit ainsi que son système de valeurs s'est maintenu et que c'est le desserrement des contraintes familiales qui a permis de modifier la façon dont ce dernier se traduit en actions.

Dans une certaine mesure, le système de valeurs des actifs « post-enfants » est donc dans la continuité de celui qu'ils avaient à l'époque où les enfants étaient présents : on y observe une forte importance de la sociabilité familiale, mais une faible importance de la sociabilité amicale par rapport aux étudiants et jeunes actifs, ainsi qu'une valorisation des activités au domicile et le maintien de certaines activités de loisir coûteuses et ponctuelles. Ils se retrouvent donc moins souvent en situation de devoir agencer activités de travail et loisirs, et ont plus fréquemment un rythme « métro-boulot-dodo ». Cela renforce l'absence de compétition pour les créneaux horaires, car des reports d'un jour sur l'autre peuvent facilement être organisés. Cependant, le caractère très spécifique des loisirs pratiqués génère des moments où l'agencement dans le temps et l'espace des activités peut devenir problématique.

#### ***1.B.2.3 Des loisirs très « spécifiques »***

Aussi bien pour les « jeunes » que pour les « vieux » actifs sans enfants à charge, les destinations de loisirs sont très souvent des destinations « spécifiques », c'est-à-dire qu'il est considéré qu'une autre activité similaire située ailleurs ne vaudrait pas aussi bien. Tandis que nous allons voir qu'une stratégie des actifs avec enfants consiste à remplacer ces loisirs spécifiques par des loisirs génériques pour les rapprocher du domicile ou les remettre au week-end et au vendredi soir, les actifs sans enfants n'ont plus ou n'ont pas encore besoin d'avoir recours à ces expédients. Ainsi, leurs

activités sportives, leurs pratiques amateurs et un nombre considérable de leurs activités culturelles (théâtre, musées, expositions) sont situées à des emplacements non négociables. Le but n'est pas d'aller faire une activité culturelle en général, mais d'aller voir *telle* pièce, non pas de faire du sport, mais de se rendre à *tel* club.

Adèle, qui est en stage au moment de l'entretien, pour un volume horaire identique à un emploi à temps plein, nous en donne un exemple :

« L'emplacement a pas joué du tout, pour aucun des deux, sinon j'aurais fait quelque chose de plus optimisé [*rire*]. L'emplacement, ça a d'abord été la psychologue parce que c'était celle-là qui était disponible, qui était bien et qu'il fallait, et après le handball parce qu'avec une copine on était motivées pour ce club-là qui était à cet endroit-là. Ça c'est fait de façon complètement dé-corrélée et d'abord j'allais chez la psychologue et après je me suis rendu compte qu'en fait j'avais le temps de me rendre au hand, donc j'ai dit oui. » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

La question du lieu ne s'est pas posée, si ce n'est sous la forme d'une vérification *a posteriori* que la contrainte de capacité – pour reprendre l'expression d'Hägerstrand (1970) – était respectée : est-il possible d'aller de chez le médecin au club de sport dans les temps impartis ? On est là face à une situation où les temps de déplacement sont des coûts négligeables face à l'envie d'Adèle d'ajouter des activités au sein du quotidien. Ce sont d'une certaine façon les loisirs qui dictent le rythme des autres activités, dans la mesure où ce sont les activités les plus fixes. Pour ces personnes, les contraintes familiales et/ou professionnelles ne sont pas prépondérantes, mais c'est l'ajout de loisirs à l'extérieur le soir qui crée des situations tendues. Les loisirs sont associés à une grande utilité et leur emplacement importe peu pourvu que les enquêtés arrivent à intégrer l'activité dans leur emploi du temps quotidien.

Ainsi, alors que nous avons vu dans le chapitre 4 que les enquêtés pouvaient disposer de marges de manœuvre dans la disposition dans le temps et dans l'espace de certaines activités de loisirs, les enquêtés n'en font pas usage ici. Le critère de l'emplacement apparaît comme secondaire, la durée du trajet est peu optimisée. Cette population a donc une approche des activités flexibles dans l'espace qui les assimile à des activités contraintes.

Soulignons que chez les actifs plus âgés, une partie du caractère spécifique des loisirs est liée à des liens affectifs forts et à des habitudes – c'est-à-dire à une histoire – qui peuvent aussi expliquer leur distance.

« Et après c'était le foot et c'est pour ça que j'ai été dans ce club. Dans ce club de foot. C'était par rapport à mon engagement aussi, sur certaines luttes que je mène, et certains combats que je mène dans ma vie associative et c'est pour ça que j'ai choisi ce club de foot. En particulier ce club de foot parce que ya des personnes que je côtoie et qui me sont très chères, avant c'était le club de basket, mais ce petit club il me parle bien. » (Denise, célibataire, active occupée, sans enfants)

« Quand j'ai commencé avec eux j'habitais à Saint-Cyr et je répétais à côté, et [...] il y avait beaucoup de musiciens qui travaillaient à Renault, on a commencé comme ça, et qui habitaient dans le secteur. Donc c'était un orchestre de proximité à ce moment-là. Maintenant, c'est moins le cas parce qu'on a beaucoup changé de musiciens et puis les gens ont un peu déménagé aussi donc c'est un peu plus disparate, mais comme on se connaît depuis longtemps on continue de jouer ensemble. » (Nicolas, couple biactif, sans enfant)

Nicolas joue depuis trente-sept ans dans le même orchestre de jazz. C'est la seule activité régulière de loisirs hors du domicile qu'il pratique, mais toutes les trois semaines il parcourt quarante-cinq minutes, un soir de semaine après son travail, pour s'y rendre. Alors que Nicolas avait réfléchi à l'emplacement de son orchestre à l'époque où il l'avait choisi, il n'est désormais plus optimal du point de vue de ses déplacements. Cependant, l'habitude de s'y rendre prévaut sur la contrainte ponctuelle que cela représente pour son quotidien. Denise, qui habite en grande couronne dans l'ouest de l'Île-de-France et va chaque semaine dans l'est de Paris pour jouer au football, ne changerait pas pour une équipe plus proche de chez elle, car son choix de ce club s'inscrit à la fois dans un engagement militant et dans un cercle de relations sociales. Si les distances parcourues par les jeunes actifs pour leurs loisirs apparaissent bel et bien comme le résultat d'une « voracité » face aux loisirs, celles des actifs plus âgés résultent plus fréquemment d'habitudes installées. Il s'agit d'activités relevant du hobby : elles sont régulières et les individus sont prêts à parcourir de grandes distances pour elles. De façon similaire, Maël et Jeanne, qui habitent respectivement en Petite et en Grande Couronne, vont environ une fois par mois assister à des concerts dans Paris.

Dans le cas des « vieux » comme dans celui des « jeunes » actifs, le résultat à l'échelle de la journée est le même : les actifs sans enfants appréciant les loisirs sont tentés d'aller chercher les lieux et les clubs les plus adaptés, quitte à rallonger les trajets, car aucune autre sphère d'activité ne s'y oppose le soir.



### ***I.B.2.4 Conséquences sur la mobilité : chaîner loisirs et travail pour avoir le temps de réaliser ses activités***

Les personnes qui travaillent et réalisent des activités de loisirs au cours d'une même journée combinent donc deux activités de longue durée, souvent distantes entre elles. Nous allons analyser les conséquences sur leur mobilité en nous appuyant sur l'EGT 2010. Exceptionnellement, nous croisons ici les types d'emploi du temps avec le statut familial afin de mettre en évidence l'impact de la sphère familiale sur la façon dont les loisirs sont chaînés ou non avec les autres activités (Illustration 27).

Dans l'ensemble, 40 % des actifs qui pratiquent des loisirs les enchaînent avec le travail et 46 % les réalisent dans des boucles isolées, tandis que 12 % les insèrent sous forme de sous-boucle depuis le travail et 7 % les chaînent avec d'autres activités<sup>8</sup>. On a donc une répartition relativement équilibrée entre deux grandes logiques de disposition au sein du quotidien et deux pratiques plus minoritaires. Au-delà de ces résultats généraux, nous allons maintenant nous intéresser à la façon dont les contraintes familiales modifient la façon dont les loisirs s'insèrent dans le quotidien.

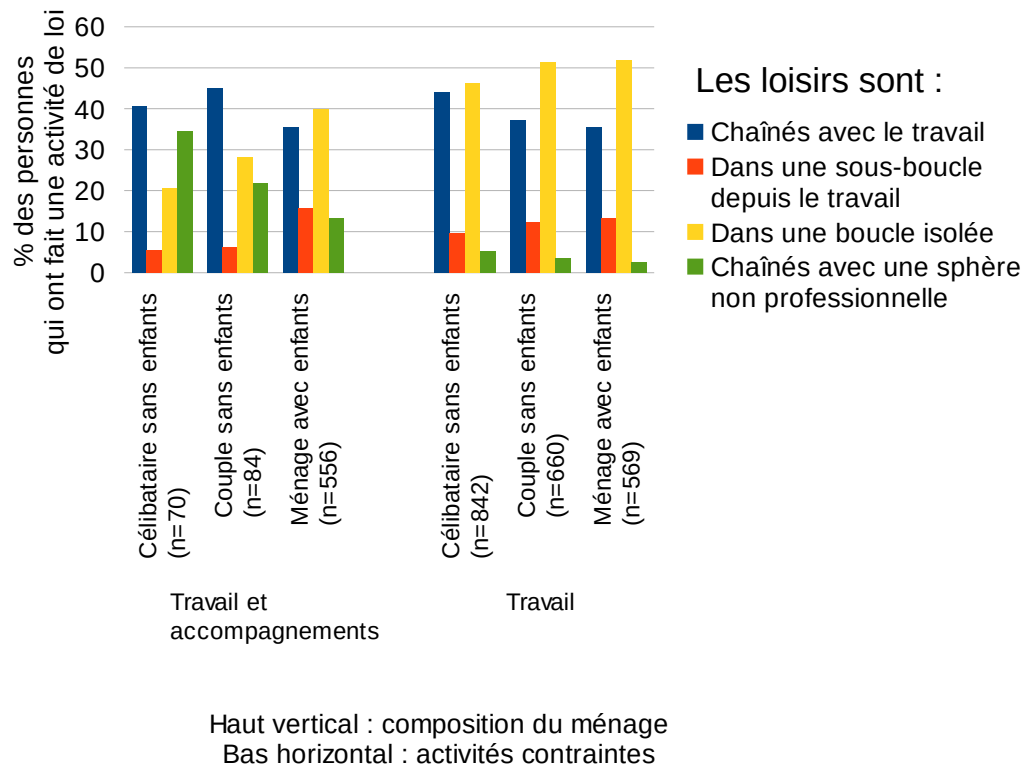
À type d'emploi du temps similaire, aussi bien chez les personnes qui ont réalisé des accompagnements que chez celles qui n'en ont pas réalisé, on observe quatre tendances lorsque les contraintes familiales augmentent<sup>9</sup>. Premièrement, la part de loisirs chaînés avec une sphère non professionnelle diminue. Deuxièmement, la part de chaînage avec le travail (au sens strict, c'est-à-dire sans prendre en compte les sous-boucles) diminue. Troisièmement, la part de loisirs réalisés dans des boucles isolées augmente. Quatrièmement, la part de loisirs s'inscrivant dans une sous-boucle depuis le travail (généralement sous la forme d'une activité réalisée sur la pause du midi) augmente. Nous verrons que les logiques à l'œuvre dans les pratiques de loisirs sur la pause de midi ne sont pas les mêmes que celles qui s'inscrivent dans du chaînage au sens strict, nous les développerons dans la section sur les loisirs des actifs avec enfants.

---

8 Le total n'est pas égal à 100 %, car certaines personnes ont réalisé plusieurs activités de loisir au cours de la journée.

9 Les célibataires ont moins de contraintes familiales que les personnes en couple, et les personnes au sein de ménages sans enfants ont moins de contraintes que les personnes au sein de ménages avec enfants.

Illustration 27 : Position des loisirs des actifs en fonction de l'emploi du temps et du statut familial



Champ : résidents d'Île-de-France ayant réalisé au moins un déplacement professionnel et une activité de loisir la veille de l'enquête.

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Construction : les personnes qui ont réalisé plusieurs activités de loisirs apparaissent plusieurs fois.

On distingue ici selon que les loisirs sont :

- « chaînés avec le travail » : inscrite dans une boucle de déplacement comprenant au moins une activité professionnelle, mais pas sous la forme d'une sous-boucle ;
- « dans une sous-boucle liée au travail » : c'est-à-dire que l'enquête est parti du travail, s'est rendu à l'activité de loisir, et est revenu au travail ;
- « dans une boucle isolée » : c'est-à-dire est dans une boucle de déplacement qui contient uniquement des loisirs ;
- « chaînés avec une sphère non professionnelle » : inscrite dans une boucle de déplacement ne comprenant pas d'activité professionnelle.

Lecture : parmi les personnes qui ont effectué des loisirs et un trajet professionnel, mais n'ont pas réalisé d'accompagnement et qui sont au sein d'un ménage avec enfants (570 enquêtés étant dans cette situation), 52 % ont réalisé une activité de loisirs au sein d'une boucle isolée, et 35 % en ont chaîné avec le travail. Parmi les célibataires sans enfants qui n'ont pas réalisé d'accompagnement (842 personnes), 46 % ont réalisé une activité de loisir isolée, et 44 % ont chaîné avec le travail.

Ces écarts ne sont pas très marqués, mais sont statistiquement significatifs lorsque l'on compare les célibataires sans enfants aux individus qui vivent dans des ménages avec enfants. Ils indiquent donc une tendance de la part des enquêtés qui ont peu de contraintes familiales à enchaîner entre elles leurs activités professionnelles et de loisirs, tandis que les personnes qui ont des enfants ont tendance à rentrer au domicile avant de sortir à nouveau, ou à insérer leurs loisirs au cœur de la journée de travail, là où ils n'impactent pas la vie familiale. En effet, l'importance des relations de couple et du temps passé avec les enfants incitent à rentrer le soir, ne serait-ce que pour se resynchroniser avec ses proches avant de ressortir.

Un jour travaillé, les actifs de ménages sans enfants – et parmi eux, de façon plus forte encore, les célibataires – ont donc la possibilité d'enchaîner travail et loisirs, voire, pour les rares cas où ils ont des accompagnements à faire, à enchaîner ces derniers avec les loisirs. Le chaînage est ici une tactique pratiquée par les personnes qui ont le moins de contraintes et cherchent le plus à maximiser les opportunités offertes par leur situation.

Les rythmes collectifs que nous évoquions dans la première section existent : ce sont eux qui rendent possible ces stratégies. Pour certains, ils permettent même de se ramener à des cas d'indépendance, comme c'est le cas pour Nicolas ou Charlotte.

« Forcément vendredi soir, donc où là je reviens quand même en voiture chez moi, je me pose un peu, je me prépare, je repars en métro. »  
(Charlotte, active occupée, célibataire)

Souvent cependant, la durée cumulée du travail et des loisirs oblige à une optimisation du temps de transport et à un enchaînement des activités afin de pouvoir réaliser ces activités.

### **I.C. Impact du chaînage sur la gestion du temps**

Dans chacune des situations que nous avons présentées, les activités étudiées ne sont pas remises en cause dans leur emplacement : les loisirs des actifs sans enfant et les accompagnements sont pratiqués sans réelle volonté ou possibilité de limiter l'espace parcouru pour les rejoindre. Renoncer au lieu revient à renoncer à l'activité, et tout au plus s'interroge-t-on sur la façon de s'y rendre et d'en revenir en lien avec les activités qui les entourent.

Dans cette situation, deux cas de figure se présentent. En premier lieu, si les activités qui entrent en jeu dans la situation sont toutes rigides dans le temps il est difficile d'optimiser les déplacements qui y sont liés en les chaînant avec d'autres activités.

Le risque est d'alors de renoncer à certaines des activités. En second lieu en revanche, dès lors que les activités pour lesquelles on souhaite maximiser les opportunités se multiplient et que certaines représentent des contraintes sur celle que l'on est en train de réaliser, il devient nécessaire de réduire le temps de transport sans modifier l'emplacement des activités. La solution qui émerge alors pour gérer l'agencement des activités sans en sacrifier aucune ni la qualité des destinations est de chaîner les activités, c'est-à-dire d'aller de l'une à l'autre sans repasser par le domicile. Il s'agit d'une façon d'économiser du temps, et donc de pouvoir caser toutes ses activités dans sa journée, mais cette pratique a un impact sur la gestion du temps.

### **I.C.1 Le chaînage représente une économie de temps de transport**

Dans un premier temps, quantifions les économies de temps de transport associées aux pratiques de chaînage. Si l'on reprend l'exemple d'Adèle (page 286), on constate rapidement que son emploi du temps serait impossible si elle devait passer par chez elle entre chacune de ses activités. Si l'on prend le jour où elle en a le plus, on observe qu'elle met une heure pour se rendre à son travail, puis trente-cinq minutes pour aller chez la psychologue, de là trente minutes pour aller au handball et enfin trente minutes pour rentrer chez elle, le tout pour un budget-temps de transport total de deux heures et trente-cinq minutes. Sans chaîner les activités, son budget temps de transport serait de plus de quatre heures, ce qui est inconcevable au vu des durées des activités qu'elle souhaite intégrer dans son emploi du temps par ailleurs.

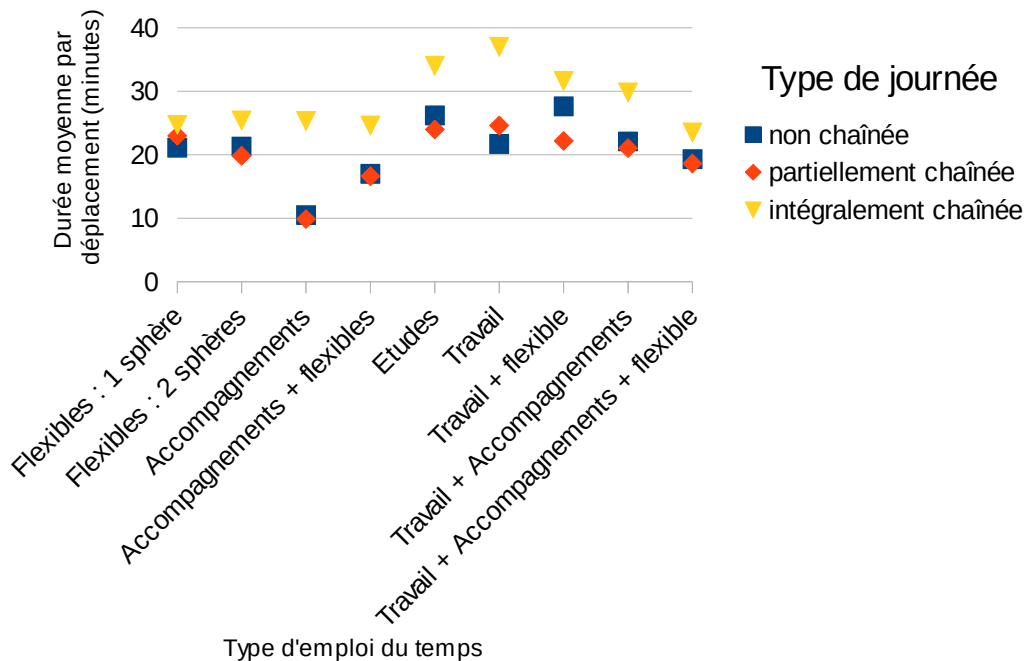
On peut élargir cette analyse à l'aide de l'EGT 2010 : observe-t-on globalement des économies de temps de transport si l'on se penche sur les durées de trajet des personnes qui ont différents taux de chaînage ? Nous explorons donc d'une part la durée moyenne par déplacement (Illustration 28) et le budget-temps de transport par activité (Illustration 29) : si ce que nous observons au travers des entretiens peut être élargi à l'ensemble de la population, le fait de chaîner devrait réduire le temps de transport moyen par activité réalisée.

Si l'on commence par analyser les durées moyennes par déplacement (Illustration 28), on observe que les personnes qui chaînent le plus rigoureusement sont les personnes qui ont les durées *par déplacement* les plus élevées, tandis que les personnes qui ne chaînent pas ou peu ont des durées moyennes du même ordre de grandeur. On a là la confirmation que l'on chaîne d'autant plus que l'on est confronté à des destinations lointaines.

Qu'en est-il si l'on regarde le temps de transport par activité hors du domicile ? Les personnes qui ont les durées moyennes de transport *par activité* les plus longues sont les personnes qui ne chaînent pas (Illustration 29). Celles qui ont les durées moyennes les plus faibles sont les individus qui chaînent partiellement, tandis que les personnes qui chaînent intégralement se trouvent dans la plupart des cas entre les deux.

La comparaison des illustrations 28 et 29 confirme donc notre hypothèse : grâce au chaînage, les personnes qui se rendent aux destinations les plus lointaines en temps réduisent leur temps global de déplacement au point de passer moins de temps à se déplacer *par activité réalisée*. Grâce au chaînage, le temps consacré au transport est réduit. Ceci confirme ce que nous disions précédemment : il s'agit là d'une technique visant à réduire le temps de transport total sans modifier les destinations auxquelles on se rend.

Illustration 28 : Durée moyenne par déplacement en fonction du type d'emploi du temps et du chaînage



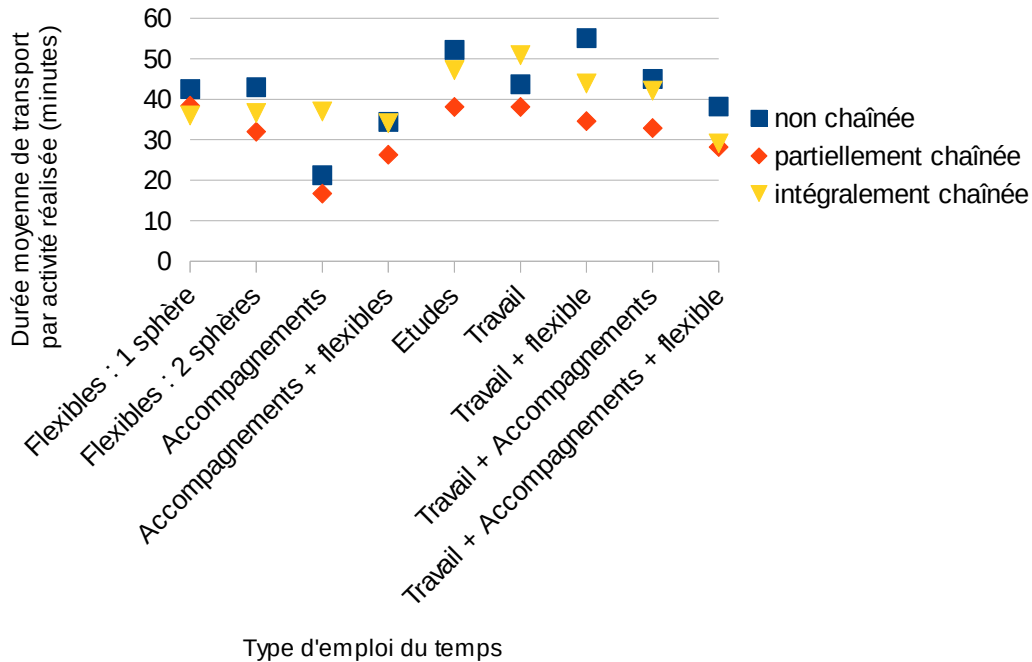
Champ : individus adultes résidents d'Île-de-France ayant réalisé au moins deux activités.  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Lecture : en moyenne, les déplacements des individus qui se sont rendus au travail et ont fait des accompagnements en chaînant intégralement leurs activités durent 32 minutes. Ceux des individus qui ont réalisé les mêmes types d'activités, mais n'ont que partiellement chaîné leur emploi du temps ne durent que 22 minutes.

Description :

Les déplacements des personnes qui ont intégralement chaîné leurs activités sont systématiquement plus longs (de l'ordre d'une dizaine de minutes en moyenne) que ceux des personnes qui ne chaînent que partiellement ou pas du tout leurs activités. Quel que soit le type d'emploi du temps que l'on observe, les personnes qui n'ont pas chaîné et celles qui n'ont que partiellement chaîné ont à peu près les mêmes durées par déplacement.

Illustration 29 : Durée moyenne de transport par activité en fonction du type d'emploi du temps et du chaînage



Champ : individus adultes résidents d'Île-de-France ayant réalisé au moins deux activités.  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Lecture : En moyenne, les individus qui se sont rendus au travail et ont fait des accompagnements en chaînant intégralement passent 42 minutes dans les transports par activité réalisée. Ceux qui ont réalisé les mêmes types d'activités, mais n'ont que partiellement chaîné leur emploi du temps ne passent que 33 minutes dans les transports par activité.

Description :

Les personnes qui passent le moins de temps dans les transports par activité sont celles qui ont partiellement chaîné leurs activités. Celles qui consacrent le plus de temps de transport par activité sont les personnes qui ne chaînent pas, les personnes qui chaînent intégralement se trouvant entre les deux. Cet ordre est respecté, quel que soit l'emploi du temps, à l'exception des personnes qui font plusieurs accompagnements et de celles qui font plusieurs trajets professionnels.

### I.C.2 Le chaînage représente une stratégie qui oriente la situation pour assurer le maintien de l'activité

Ne pas rentrer par chez soi est un moyen non pas simplement de gagner du temps, mais aussi d'assurer le maintien de l'activité.

« Non, souvent je repasse pas [chez moi]... en général quand je pars de chez moi – parce que j'aime pas revenir repartir, j'ai toujours peur de – bah peut-être que je suis bien chez moi, donc j'ai toujours peur de me

poser et de ne pas vouloir ressortir. Donc souvent je pars le matin et je rentre plutôt tard. » (Yaëlle, couple biactif, sans enfants, habite en Petite Couronne dense)

À noter que cette approche est partagée, quel que soit le lieu de résidence. Euxane, qui habite Paris, raconte que le midi lorsqu'elle travaille chez elle, elle chaîne un déjeuner avec un ami avec un échange de vêtements à proximité de chez elle. Elle doit donc transporter avec elle les vêtements à son rendez-vous amical : « *j'évite de repasser par chez moi-même si c'est à 5 minutes en fait. Parce que parfois juste je redescends pas.* » Félix, qui habitait chez ses parents en Petite Couronne lorsqu'il était étudiant et qui habite au moment du second entretien<sup>10</sup> en plein centre de Paris lors de notre deuxième entretien, fait le même constat qu'Euxane :

« En fait les six étages pour rentrer chez moi ont remplacé cette aversion de "oh putain il faut que je prenne le bus pour rentrer chez moi". Et donc au final mon aversion pour sortir de chez moi quand j'étais chez mes parents et sortir de chez moi ici est presque la même [...]. » (Félix, célibataire en colocation, sans enfants)

L'attrait du domicile est relativement fort. Certes, le logement est un point de départ où l'on trouve un ensemble de ressources à portée de main, mais il s'agit aussi d'un point d'arrivée d'où il est difficile de s'extraire pour continuer à parcourir la ville. Enchaîner les activités dans l'espace signifie aussi les enchaîner dans le temps. Par conséquent, s'interdire les retours au domicile, c'est s'interdire les pauses qui comportent en leur sein la possibilité de s'arrêter définitivement (ou du moins pour la journée) ou qui risqueraient de générer une inertie ralentissant la poursuite du programme d'activités.

Avoir une mobilité chaînée relève alors d'une stratégie de jeu sur l'environnement afin de faciliter la réalisation de ses objectifs. Rester en mouvement, en contact avec la ville, est un moyen de limiter cognitivement et physiquement la pénibilité associée au fait de se rendre à l'activité. En limitant le coût nécessaire à la réalisation des activités, on augmente la probabilité que ce que l'on a projeté de faire ne soit pas contrecarré par les contraintes concrètes du quotidien. Dans la lutte entre le plaisir associé au confort casanier et celui des loisirs de sortie<sup>11</sup> (que l'on peut considérer comme étant deux valeurs concurrentes), ne pas rentrer au domicile c'est demeurer dans la situation qui fera advenir plus facilement la seconde que la première.

10 Nous l'avons rencontré à deux reprises à un an d'intervalle : à la fin de ses études lorsqu'il habitait chez ses parents et environs 6 mois après son entrée dans la vie active, après qu'il ait déménagé dans Paris dans son propre logement.

11 Les loisirs de sortie sont plus valorisés socialement et sont donc plus facilement représentés comme « souhaitables » dans les discours des enquêtés en entretien. À l'inverse, le repos au domicile est perçu comme moins valorisant et céder à l'envie de s'y adonner est fréquemment présenté comme une faiblesse.



### **I.C.3 Mais le chaînage entre activités rigides dans l'espace « consomme » des marges de manœuvre temporelles**

L'économie de temps et le maintien des activités ont cependant un prix : l'emploi du temps est rigidifié par ces pratiques. Accepter de passer d'une activité à l'autre sans rentrer chez soi suppose d'accepter que les activités soient liées ensemble temporellement : en comptant le temps de trajet, le début de l'une doit coïncider avec la fin de l'autre. Ceci suppose donc deux attitudes de la part des individus : soit une grande maîtrise de leur temps leur permettant de modifier à leur guise l'un ou l'autre des horaires, soit une acceptation des temps morts.

Ainsi, Denise, qui habite dans l'ouest de l'Île-de-France, traverse Paris pour aller jouer au football dans l'est de Paris. Les entraînements sont, selon les semaines, à 19 h ou 20 h, mais elle s'y rend toujours directement à la sortie de son travail, qui termine à dix-huit heures.

« En fait quand c'est à 20 h j'ai vraiment une bonne bonne marge parce que je rentre pas à la maison, je vais directement. Donc quand ça commence à 20 h, j'ai vraiment de la marge, à ce moment-là je m'occupe, dans la voiture et après quand je vois que l'heure approche je rejoins le stade. » (Denise, célibataire sans enfants, active occupée)

« Finissant à [Paris] à 5-6 h avec un concert à 8 h 30 vers la Bastille ou au New Morning, non, je reste dans Paris, on se retrouve, on se débrouille pour se retrouver, on prend un pot ou un prend un truc léger ou un petit casse-dalle et puis concert dans la foulée. » (Maël, couple sans enfant, actif occupé)

« Parce qu'en fait du coup j'ai calculé ça servait à rien que je rentre chez moi pour repartir parce que j'aurais pas le temps de monter les 6 étages, descendre, enfin ça servait à rien, donc du coup je partais tard du boulot, donc les jours où je faisais du rugby je pouvais faire ma perm. Donc je quittais le boulot à 19 h et j'arrivais à 35, 40 au rugby. » (Félix, célibataire, actif occupé)

Félix a les moyens de choisir ses horaires de fin de travail, ce qui n'est pas le cas de Denise et de Maël. Par conséquent, il choisit de faire des horaires plus longs ce jour-là pour s'ajuster aux horaires du rugby. Paradoxalement, on peut considérer que, ce jour-là, les horaires de travail de Félix sont définis non pas par des éléments qui sont propres à cette sphère d'activité, mais par les heures des activités de loisirs. Ces dernières « encadrent » donc le travail. Alors même que l'on imagine la sphère professionnelle comme particulièrement rigide, nous voyons là que les personnes qui

ont un statut de cadre peuvent se retrouver dans des situations où les activités « optionnelles » que forment les loisirs structurent à la marge les horaires de l'activité « contrainte ».

Le comportement des « vieux » actifs lorsqu'ils réalisent des loisirs le soir, bien que plus rare, est proche de celui des jeunes actifs qui ne prêtent pas attention à la disposition de certaines de leurs activités. Cependant, le temps dépensé pour se rendre à ces loisirs est si peu compté qu'il existe des situations où rentrer chez soi serait une absurdité géographique, ou signifierait être en retard à son activité, mais où il n'est pas possible d'ajuster l'heure de sortie du travail. Cela n'est pas pour autant un motif d'annulation de l'activité pour cette catégorie de la population. Les stratégies consistent alors à aller boire un verre avant le concert ou lire dans sa voiture pour tuer le temps, situations inenvisageables pour les populations plus jeunes.

Plus généralement, le chaînage d'une activité rigide dans le temps se fait dans la plupart des cas avec une activité sur laquelle on a des marges de manœuvre temporelles. Nous en voyons ici l'exemple avec Félix qui peut ajuster son heure de sortie du travail, mais nous avons vu que l'on peut interpréter le choix de chaîner les accompagnements des enfants avec des activités d'achat de cette même façon : il s'agit là d'une activité relativement flexible, pour laquelle il n'est pas besoin de prendre de rendez-vous et dont on peut éventuellement ajuster la durée en fonction du temps disponible.

Lorsque l'on enchaîne deux activités non flexibles, on voit qu'il faut – comme pour le cas de Maël et Denise – rentabiliser le temps d'une manière ou d'un autre. Ce ne sont pas là nécessairement des moments vécus négativement. Nous soulignons simplement que cela crée des moments contraints spatialement et temporellement où il faut « se débrouiller » ou accepter de ne rien faire. Pour les individus refusant les « temps morts », cela peut poser problème. En l'occurrence, Maël ne se contente pas de s'asseoir sur un banc en attendant l'heure d'aller au concert, mais y glisse une activité supplémentaire. Or cette possibilité de « rentabiliser » ce moment est étroitement liée à la densité des aménités dans les quartiers où il travaille et sort, ce qui ne serait pas le cas n'importe où. La situation oriente alors considérablement la complexité de l'emploi du temps.

\*

\* \*

Lorsque l'emploi du temps se complexifie par l'ajout d'activités dont l'emplacement n'est pas remis en cause, une stratégie d'économie de temps de transport est d'abandonner les retours chez soi afin de conserver la qualité des destinations hors du domicile. De plus, à défaut de pouvoir jouer sur l'emplacement des activités, le chaînage est un moyen de changer la façon dont l'individu se situe par rapport à elles. Il s'agit ainsi d'une façon de modifier la situation sans modifier ses aspirations ni ses ressources, mais simplement son positionnement dans l'espace.

Cependant, nous l'avons vu, cette pratique nécessite des activités intrinsèquement flexibles dans leurs horaires ou des stratégies pour remplir les temps morts. En outre, cela ôte aux activités la définition endogène de leurs durées et horaires : chacune commence et finit en fonction de la précédente et de la suivante. Afin de chaîner, il est donc nécessaire de disposer de marge de manœuvre sur les heures de début et de fin de ses activités, marges de manœuvre que l'on accepte de sacrifier. En retour, un chaînage bien ajusté peut permettre d'allonger le temps passé en activités en dehors du domicile et jusqu'à un certain point de complexifier son quotidien.

Dans ces situations, on observe que le lieu n'est pas remis en cause et qu'en cas d'incompatibilité entre plusieurs activités, la moins prioritaire des deux sera abandonnée plutôt que d'opérer une relocalisation des activités. Par conséquent, les contraintes intrinsèques à l'emplacement de ces activités sont déterminantes dans la possibilité d'avoir un emploi du temps complexe. Pour ces types d'activités, les personnes qui ont accès à des modes de transport et un territoire où l'offre en opportunités est riche seront avantagées par rapport aux autres. Non seulement la qualité des destinations à temps de déplacement identique sera meilleure (la durée des déplacements pourra être réduite à utilité d'activité égale), mais la probabilité même d'avoir envie de réaliser les activités s'en verra augmentée.

## **II. Minimiser le temps de transport : le moyen de réaliser des activités non prioritaires au quotidien**

Dans la section à suivre, nous nous intéressons aux situations dans lesquelles il est possible pour les individus d'ajuster l'emplacement des activités qu'ils souhaitent pratiquer. Nous allons donc ici nous pencher sur des situations où les individus aspirent à réaliser des activités non fixes dans l'espace.

Dans les trois cas que nous allons aborder, les activités souhaitées par les individus sont moins prioritaires que les autres, ce qui les encourage à chercher à les réaliser sur les moments les moins gênants possible pour le reste du quotidien. Ceci incite notamment à réduire au maximum le temps pour se rendre à ces activités. Cependant, dans les deux premiers cas, les individus sont dans des situations de contraintes temporelles relativement stables leur permettant de calculer les moments les plus adéquats, tandis que dans le dernier les contraintes temporelles fluctuantes invitent à renoncer à une planification trop fine. Nous montrerons ainsi que dans les deux premiers cas la réduction des temps de déplacement est en grande partie une fin en soi, tandis que dans le dernier cas il s'agit d'un moyen d'improviser les moments des activités.

## **II.A. Le développement de pratiques interstitielles pour intégrer des activités non prioritaires**

Nous nous intéressons ici à des situations où les individus souhaitent intégrer une activité qui n'est pas prioritaire dans leur système de valeur et pour laquelle, par conséquent, il est difficile de trouver des créneaux horaires adaptés. Nous allons voir une des principales façons qu'ont les individus de résoudre le problème, à savoir le rapprochement des activités. Cela peut avoir deux objectifs. Le premier est de minimiser le temps de transport consacré à une activité que l'on souhaite faire, mais que les contraintes du quotidien menacent : c'est le cas des loisirs chez les individus pressés par le temps. Le second est d'économiser le temps total consacré à réaliser des activités peu valorisantes et à réduire l'effort de planification qui y est associé : c'est le cas lorsque les personnes font des achats alimentaires.

### **II.A.1 Intégrer des loisirs dans les emplois du temps très contraints : l'exemple des actifs occupés avec enfants**

Comment les actifs ayant des enfants ajustent-ils l'emplacement des loisirs dans le temps et l'espace pour continuer à en pratiquer ? Une première solution consiste à se réserver des créneaux routiniers dédiés aux loisirs. Une seconde consiste à ajuster les moments et les lieux afin de glisser les activités dans les interstices de la journée. Les individus tentent alors de prendre sur les moments « pour soi » ou sur le temps dédié aux besoins physiologiques pour réussir à intégrer leurs activités de loisirs sans que cela n'impacte ni la vie familiale ni la vie professionnelle.

### **II.A.1.1 Des créneaux de loisirs menacés**

Après une période de jeunesse où les loisirs occupent souvent une place importante dans le système de valeurs, on observe des formes de stabilisation et de temporisation des pratiques de loisirs, et ce avant même l'arrivée des enfants. Cela peut se faire à la faveur d'une mise en couple, de l'achat d'un logement, ou de l'accès à un emploi plus stable. Le fait de devenir propriétaire, en région parisienne, suppose souvent de déménager hors de Paris. Si le fait de renoncer à vivre à proximité des lieux de loisirs est le signe de l'émergence d'autres valeurs prioritaires, en retour, la distance des lieux de loisirs amène à une pratique dont la fréquence baisse.

Avec ou sans enfants, les actifs stabilisés en couple ont une vie considérablement centrée sur la sphère familiale. Le fait d'acheter son logement (et à plus forte raison d'avoir des enfants) est le signe d'un investissement sur le long terme dans la construction d'une vie familiale stable. Toutes les activités qui ne sont pas indispensables sont vite abandonnées. C'est particulièrement le cas des activités de loisirs considérées comme contingentes. Ainsi, Étienne raconte qu'il a mal estimé le temps qu'il pouvait et souhaitait consacrer à ces pratiques de loisirs :

« Donc les filles sont inscrites à la MJC<sup>12</sup>, moi avant je faisais du dessin et de la peinture là-bas. Et puis j'avais plus trop le temps de suivre – parce que le dessin et la peinture les ateliers ça dure à peu près 3 h, donc soit le mardi soit le jeudi, donc je faisais ça, après j'ai fait ça et guitare en même temps, et ça devenait un peu difficile à vivre donc j'ai retenu que la guitare. » (Étienne, couple biactif, trois enfants)

On constate une gradation de l'importance accordée aux loisirs à l'extérieur par les actifs en fonction du lieu de résidence. Parmi nos enquêtés, les actifs occupés qui résident dans Paris ont tous des activités de loisirs dans la semaine (à une exception près) et, à l'inverse, les personnes résidant en Grande Couronne ont systématiquement une fréquence de loisirs bien plus faible (là encore, à une exception près). Il est intéressant de remarquer que l'unique enquêté habitant Paris et n'ayant pas réalisé d'activité de loisir au cours des cinq jours ouvrés précédant l'entretien est un gardien d'immeuble, logé par son employeur. Il n'a donc pas choisi de résider à Paris et a par ailleurs des pratiques de loisirs le week-end. Nous reviendrons à l'interprétation de ces disparités territoriales dans le chapitre suivant.

---

12 Maison de la Jeunesse et de la Culture. Type d'association locale offrant divers cours et activités culturelles et sportives.

Pour les personnes appartenant aux catégories socioprofessionnelles supérieures, qui ont souvent le plus fort investissement dans les loisirs, le moment de l'achat d'une maison et de l'arrivée des enfants coïncide souvent avec celui d'une maturité dans le domaine professionnel qui suppose plus de responsabilités. Il en résulte que ce moment dans le cycle de vie est celui où les individus manquent le plus de temps, comme le soulignent de nombreux travaux (Southerton et Tomlinson 2005 ; Goodin *et al.* 2005 ; Anttila, Oinas, et Nätti 2009).

À l'échelle de la journée, l'importance accordée à la famille suppose l'obligation ou l'envie de rentrer chez soi. En raison de contraintes de coordination avec son conjoint, il devient donc de plus en plus important de passer au domicile entre le travail et les loisirs. Il s'agit non seulement de participer aux tâches domestiques et d'éducation des enfants, mais aussi de sociabiliser avec son ou sa conjoint(e). Le fait d'avoir la responsabilité de mineurs oblige les parents à revoir leurs pratiques. Le domicile devient un lieu de passage obligatoire.

Enfin, les accompagnements des enfants représentent des points fixes de la journée difficilement contournables. En dépit du fait que les parents mettent souvent en place des systèmes afin de faire en sorte de n'avoir qu'à accompagner les enfants le matin ou les récupérer le soir, la mobilité liée aux enfants peut renforcer les problèmes de compétition pour le temps entre sphère familiale et professionnelle.

Dans ce contexte tendu, deux solutions émergent alors. La première, strictement temporelle, consiste à se rapprocher du cas des actifs sans enfants en « sanctuarisant » les moments de loisir en bloquant certains créneaux, ce qui ramène à la situation où l'on dispose de suffisamment de temps pour aller loin. La seconde consiste à rapprocher les activités du domicile. Nous allons ici nous intéresser à la seconde, qui a trait à la mobilité.

### **II.A.1.2      *Insérer les activités dans les interstices du quotidien***

Pour les actifs ayant des enfants, le quotidien est dominé par les sphères professionnelles et familiales. Se pose donc la question du moment auquel réaliser ses loisirs. Il est intéressant de constater qu'à choisir, les enquêtés grignotent sur leur temps de travail plus que sur le temps de vie familiale. On le voyait déjà dans l'exemple de Clémence qui racontait que, travaillant de chez elle, elle allait faire du yoga sur sa pause de midi les jours où les enfants n'étaient pas à la maison (page 272). Dans ces circonstances, réaliser des activités de loisirs est conditionné par la possibilité de faire le déplacement sur la pause de midi, ce qui réduit considérablement les durées :

« J'avais une chorale en fait entre midi et deux à La Défense qui était très bien, j'y allais en vélo, c'était super, et puis elle a périclité la chorale, il faut que j'en trouve une autre [*rire*]. » (Élodie, en couple biactif, trois enfants)

L'individu grignote alors à la fois sur le temps passé à manger et sur celui passé à travailler afin d'y insérer ses activités de loisirs. Cela suppose alors des pôles de densité à proximité du lieu de travail, ou une offre développée par l'employeur lui-même. La proximité comme moyen de pratiquer plus d'activités au cours de la journée ne tient donc pas seulement à l'espace où l'on réside, mais aussi aux caractéristiques des autres espaces où l'on peut être amené à passer du temps.

« Mon contrat prévoit que je mange en deux heures je crois mais en fait je ne fais jamais ça. Soit je fais du sport et dans ce cas ça me fait une pause déjeuner de deux heures, soit je mange en une heure. » (Adèle, couple biactif, sans enfant)

Adèle n'a pas d'enfants et habite en couple depuis peu de temps. En ce sens, elle n'a pas de problème de concurrence pour le temps entre vie familiale et loisirs. Cependant, elle a une pratique de ces derniers si intense que pour en faire plus, elle a recours une pratique d'interstices. La pression temporelle fournie par la présence d'enfants dont il faut s'occuper chez les actifs occupés ayant une famille est fournie ici pour Adèle par le volume très conséquent d'activités de loisirs (sur la semaine enquêtée, elle en mentionne douze). La solution trouvée est la même que celle des actifs occupés avec enfants : il s'agit de grignoter sur les moments de travail et de raccourcir les moments dédiés aux besoins physiologiques.

Une autre stratégie consiste à sortir lorsque les enfants sont couchés, ou en jouant ainsi sur les marges des moments familiaux :

« Le ciné j'y vais en vélo, à Asnières. [...] Étienne il bosse à la maison, les filles sont couchées, je sors sur la pointe des pieds et puis je file hein. [*rires*] » (Élodie, en couple biactif, trois enfants)

« EUXANE : [...] Oui, je suis rentrée à 19 h, pour aider Xavier parce qu'il est un peu crevé, et je suis repartie à 20 h 30 pour aller chez un copain qui habite à Bastille. [...] En métro. Avec pas mal de marche à pied du coup. Enfin pas mal. Moi la ligne une j'ai dix minutes pour aller la chercher, et après chez lui il y a dix minutes quoi. Donc en tout une demi-heure. [...]

Q : ça t'arrive de décommander des trucs au dernier moment ?

EUXANE : Oui, mais c'est des trucs où je me suis laissé une... par

exemple avec la personne de Bastille ça nous arrive très souvent de part et d'autre, donc on se gêne pas. » (Euxane, en couple biactif, deux enfants)

Ainsi, bien qu'il soit nécessaire de repasser chez soi, il est aussi possible de repartir une fois les enfants couchés ou le moment du dîner passé. Ceci réduit le créneau disponible pour les loisirs. Par conséquent, il ne faut pas que l'emplacement de l'activité soit loin, ou du moins perçue comme telle (Euxane a tout de même trente minutes de déplacement). On observe en outre qu'il est utile qu'il soit possible de les annuler au premier imprévu. On a là l'indice d'un usage de la proximité que nous approfondirons dans les pratiques de loisirs des étudiants et les achats des actifs : face à des circonstances souvent changeantes, il faut pouvoir s'adapter en plaçant les activités non loin.

On peut dire que ces sorties, situées en semaine, sont en quelque sorte « sûres », au sens où toutes les précautions nécessaires sont prises pour qu'elles n'impactent pas ou au minimum la sphère familiale. D'une part elles peuvent facilement être annulées. L'une, car elle est faite seule, l'autre, car elle repose sur un accord tacite entre les parties prenantes stipulant qu'il est possible de reporter à tout moment. D'autre part ce sont des activités réalisées à proximité et par des modes de transport quotidiens : Élodie se rend en vélo au cinéma, et Euxane, en marchant dix minutes, habite à trois arrêts de métro de chez son ami. Les déplacements pour se rendre à ces activités de loisirs sont *balisés*, courts, et *prévisibles*. Il ne s'agit pas de traverser toute l'agglomération ni de tester de nouveaux trajets. Ces pratiques se font sur les territoires proches et ayant un caractère quotidien. L'important ici n'est donc pas simplement de pouvoir accéder à une offre de loisirs abondante, c'est de pouvoir y accéder de façon simple et routinière en matière de mobilité, même si ces activités exigent de la planification et que leur pratique n'est pas régulière.

On comprend ainsi la surreprésentation des pratiques de loisirs sous la forme d'une sous-boucle consacrée au travail et la relative rareté des chaînages « simples » entre travail et loisirs chez les actifs avec enfants que nous observions dans l'illustration 27 (page 289). Les interstices dans lesquels se glissent les loisirs sont soit ceux du midi dans la journée travaillée, soit le soir après être rentré s'occuper des enfants, c'est-à-dire sur des créneaux impactant le moins possible la vie familiale.



### **II.A.1.3 Un ajustement des lieux de loisirs pour réduire le temps consacré à s'y rendre**

La volonté de glisser les activités dans les interstices du quotidien suppose que l'on minimise le temps que l'on consacre à s'y rendre si l'on souhaite maximiser le temps sur place. Ces pratiques de proximité en cas d'emplois du temps plus chargés se vérifient dans les analyses quantitatives (Tableau 18). Nous renvoyons au chapitre 6 pour la façon dont nous mesurons l'effort en temps consacré à se rendre à une activité.

Comme nous considérons que ce sont principalement les activités en dehors du domicile qui s'imposent des contraintes entre elles, nous ne nous intéressons pas aux personnes qui ont des enfants, mais aux personnes qui ont réalisé des accompagnements, lesquels représentent une contrainte forte sur l'emploi du temps des individus. Nous cherchons ici à mesurer l'impact d'avoir des activités d'accompagnement et de récupération sur la durée consacrée à se rendre aux activités de loisirs. Nous avons vu dans la section précédente que les activités d'accompagnements sont très contraignantes pour les individus dans la mesure où les horaires et les lieux où ils doivent se déplacer ne dépendent souvent pas d'eux.

*Tableau 18 : Temps consacré à se rendre aux loisirs en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'insère<sup>13</sup>*

	Moyenne (minutes)	N	% des personnes ayant fait des loisirs
Flexibles : 1 sphère	28	1 530	19,2
Flexibles : 2 sphères	23	442	29,9
Accompagnements + flexibles	19	1 056	13,5
Études	19	435	4,9
Travail + flexible	19	2 167	24,1
Travail + Accompagnements + flexible	15	729	8,4
Total	22	8 359	100

*Champ : individus adultes résidant en Île-de-France ayant réalisé au moins une activité de loisirs*

*Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Auteur : Chrétien*

Plus le nombre d'activités – et notamment le nombre d'activités contraintes – augmente, plus le temps consacré à se rendre aux loisirs est faible. Le fait de se rendre à la fois au travail et à des accompagnements ou récupérations représente le

<sup>13</sup> Voir annexe page 525 pour la distribution des données. En outre, des tests de WMW réalisés deux à deux confirment que les écarts du tableau sont fortement significatifs ( $p < 0,001$ ).

type d'emploi du temps réduisant le plus les durées consacrées à se rendre aux loisirs, lorsqu'ils ont lieu. Les actifs ayant des enfants se trouvent souvent dans cette situation.

Comme nous l'avons vu, ces temps de déplacement courts permettent de minimiser l'impact sur le reste du quotidien de ces sorties en les insérant dans les interstices du quotidien. Ils permettent en outre de maximiser le temps sur place et de pratiquer des sorties plus fréquentes.

« On est en train de regarder si on peut pas louer une salle de badminton directement [dans la même commune]. Ça pourrait être possible. Ça évite de faire 15-20 minutes en voiture le temps d'y aller. C'est vrai que au final ça prend quand même plus de deux heures de pause le midi, ce que je trouve est assez énorme. » (Clément, couple biactif, sans enfants)

« Il a fallu fixer le rendez-vous pour que ce soit pratique pour que tout le monde puisse se voir quand moi je sortais du travail, parce que moi en l'occurrence je pouvais pas rester la soirée, et donc du coup c'est une personne qui habitait à Montparnasse et du coup on s'est donné rendez-vous à Châtelet, ah non c'était à St Michel. [...] ça me permettait de rentrer à pied après chez moi, ça me faisait pas aller à Montparnasse pour revenir, enfin voilà ce qui... On a tâtonné un peu, on avait dit d'abord Châtelet, et puis... » (Adèle, couple biactif, sans enfants)

Pour Clément, en situation où les loisirs entrent en compétition avec la sphère professionnelle, la première stratégie est de minimiser les durées consacrées à se déplacer. Adèle, qui a tant d'activités de loisirs qu'elle est toujours à calculer les arrangements entre ses différentes activités personnelles, négocie avec ses amis sur le lieu où aller boire un verre. En optimisant la durée de son trajet, c'est la durée de l'activité considérée comme significative – boire un verre avec ses amies – qui est du même coup prolongée.

Soulignons ainsi que la catégorie des activités de loisir n'est pas intrinsèquement associée à une logique de maximisation des opportunités ou à une logique de minimisation des distances. C'est la situation dans laquelle chaque loisir s'insère qui entraîne l'une ou l'autre. Les loisirs, en fonction du nombre d'activités prioritaires qui encadrent leur pratique un jour donné, peuvent se dérouler en des lieux choisis uniquement en fonction de leurs qualités intrinsèques ou au contraire dans une optique de limiter le temps pour s'y rendre.

## **II.A.2 Intégrer les achats en situation contrainte : l'exemple des ménages avec enfants et des actifs occupés**

Dans la mesure où il *faut* aller faire des courses – notamment alimentaires – sous une forme ou une autre de façon au moins hebdomadaire, les ménages cherchent à intégrer celles-ci dans leur emploi du temps quotidien. Les achats sont donc toujours en concurrence avec les autres activités pour un créneau horaire, ce qui entraîne, nous allons le montrer, des stratégies d'allocation dans le temps et d'emplacement dans l'espace s'approchant de celles vues avec les loisirs des actifs avec enfants. Si nous allons nous centrer ici majoritairement sur les achats alimentaires, nous prendrons comme exemple certains autres types de courses lorsqu'ils sont explicitement désignés par nos enquêtés comme étant quelque chose dont ils souhaitent diminuer la durée.

### **II.A.2.1 Faible priorité des achats par rapport aux autres activités**

#### **Des pratiques d'achat qui se simplifient quand le quotidien se complexifie**

On peut analyser la valeur et la réflexivité consacrée aux achats en distinguant entre les personnes qui « segmentent » leurs achats et celles qui ne le font pas. Par là, nous voulons dire que l'on peut distinguer les personnes qui font leurs courses dans des lieux différents selon les produits qu'ils achètent, des personnes qui centralisent leurs achats en un seul lieu. La version la plus extrême de la segmentation est celle des personnes allant chez le boucher, le boulanger, le primeur, le fromager et la supérette en fonction des produits qu'elles souhaitent acquérir. À l'autre bout de cette échelle, les achats très peu segmentés auraient lieu exclusivement en supermarché ou en supérette.

Multiplier les lieux de courses suppose que l'individu fait l'effort d'accorder une réflexion poussée à l'acte d'achat. En outre, cela nécessite des déplacements multiples et une augmentation des contraintes, chaque magasin ayant des horaires et des conditions de vente qui lui sont propres.

Or, ces pratiques diminuent lorsque les contraintes augmentent. Les courses sont souvent brèves lorsqu'elles ont lieu après une longue journée de travail. Marc raconte qu'il lui arrive d'aller faire les courses le mercredi et le mardi : le mardi il finit vers 17 h et travaille ensuite chez lui, tandis que le mercredi il finit plus tôt. Il décrit ses pratiques d'achats du mercredi :

« C'est là où je vais me permettre de prendre plus de choses. Alors que le mardi soir, je vais me dépêcher et puis je vais me remettre au travail, donc... » (Marc, célibataire, actif occupé) (CAL)

Marc n'a pas d'enfant, vit seul, et a des horaires de travail flexibles. Cependant, comme il souhaite travailler chez lui un peu chaque soir, le simple fait de finir plus tard le mardi impose un rythme différent aux courses, rythme fondé sur une logique empreinte d'urgence. On comprend alors à quel point des courses faites en semaine au sein de familles ayant des enfants peuvent être une activité dont on cherche à réduire au maximum la durée.

Chez les actifs occupés, on observe ainsi une segmentation relativement limitée des achats en semaine, mais plus fréquente le week-end. En semaine, priorité est donnée aux supérettes et aux supermarchés, lieu où l'on trouve tout en un seul endroit. C'est durant le week-end que les actifs peuvent développer des pratiques de consommation plus segmentées, notamment par le biais d'un recours au marché ou aux petits commerçants de proximité, dont la fréquentation est non seulement possible sur des horaires plus restreints, mais en outre demande plus de temps et de réflexion. Consacrer du temps et de l'énergie aux achats est donc quelque chose que l'on fait lorsque les courses n'entrent pas en compétition pour un créneau horaire avec d'autres activités du quotidien telles que le travail et le temps familial.

En outre, une partie des enquêtés déclare explicitement rejeter les achats, présentés comme un moment pénible ou du moins désagréable, qui sont repoussés en fin de semaine ou au moment où l'on est obligé de les faire. Alexandre résumait ce sentiment de façon humoristique en l'assimilant à du « travail » (page 273). Béatrice raconte ses achats à l'époque où elle travaillait à temps plein :

« Bah si les courses tu les fais parce que tu manges, et bah après... [...] Donc j'avais des journées très denses... comment je faisais. Non là je faisais mes courses vite fait quoi. Genre je les faisais le vendredi la plupart du temps. Je pense que comme j'avais l'après-midi libre je commençais par faire les courses en me disant "comme ça après c'est fait". » (Béatrice, au chômage au moment de l'entretien, un enfant majeur au domicile)

La faible valeur intrinsèque accordée à l'activité « achats » se reflète dans le peu de temps que souhaitent lui accorder les enquêtés lorsqu'ils ont des contraintes.

### **D'autres activités considérées comme prioritaires**

Lorsque les achats sont en concurrence avec une autre sphère d'activité, ce sont eux qui cèdent le pas. Nous avons vu que les jeunes actifs avaient souvent des pratiques de loisirs intenses, réalisées le soir, souvent chaînées avec le travail. Ces jeunes actifs rentrent donc chez eux tard de façon très régulière. Hadrien habite Paris. L'entretien a lieu en été, où de nombreuses activités qui ont lieu durant l'année sont interrompues. Je lui demande comment cela se passe habituellement :

« Quand j'ai les répétitions de théâtre je suis souvent très très pris tous les soirs, je rentre jamais chez moi avant 23 h minuit. Je vais... en fait là aussi mes abonnements au théâtre sont finis, les théâtres sont fermés l'été. Donc non seulement je vais pas au théâtre, mais en plus j'ai pas mes cours de théâtre. Sinon bah comme je te disais tout à l'heure je vais au théâtre une ou deux fois par semaine, j'ai des répétitions une ou deux fois par semaine, ce qui prend beaucoup de temps, et après je vais au cinéma de temps en temps. » (Hadrien, célibataire en colocation, actif, sans enfants)

Alors que pour les actifs occupés en général les créneaux disponibles le soir pour faire les courses peuvent être relativement étroits s'ils sortent tard du travail, pour de nombreux jeunes actifs ils sont inexistantes. Plus ils ont une pratique de loisirs intense, plus il leur arrive d'être dans l'incapacité de faire leurs courses, et plus encore leurs démarches administratives, le soir après le travail. Il est à noter que la décision est rarement prise de renoncer à une soirée de sortie pour pouvoir aller faire ses achats : bien au contraire, Adèle décide d'aller boire un verre avec ses amies plutôt que de s'acheter des chaussures comme prévu (page 284).

Les achats sont aussi facilement relégués au second plan parmi les ménages avec enfants. Lorsque ceux-ci prennent des moments pour pouvoir s'occuper des enfants, ces moments sont généralement dédiés exclusivement à cette tâche, laquelle peut impliquer des accompagnements à leurs activités extrascolaires ou médicales. Les courses sont alors secondaires. Par conséquent, être femme au foyer ne signifie pas systématiquement une libération de plages de temps disponibles pour faire les courses. Nous en voyions l'exemple parfait en Zoé, qui avait du mal à trouver un créneau libre pour pouvoir aller au supermarché (page 278). À plus forte raison, les personnes qui ont moins de temps à consacrer à leurs enfants et décident de sacrifier du temps de travail pour l'accroître ne souhaitent pas « gaspiller » ce temps en tâches ménagères. De la même façon, Étienne et Élodie, qui prennent à tour de rôle une

RTT le mercredi après-midi, font rarement leurs courses sur ce créneau. Émilie, qui fait des rotations avec son mari pour s'occuper de leurs deux filles de 3 ans et 1 an, l'explique bien :

« Donc, en fait, le lundi et le mardi, moi, je ne travaille pas. Et du coup, je garde... je garde mes filles. Donc, du coup, c'est essentiellement, ben... s'occuper des enfants... enfin, dans la journée... Donc, après, les courses, ça se réduit, en général, à des petites courses... au pain ou à la pharmacie, ou à ce genre de choses. » (Émilie, couple biactif, enfant)  
(CAL)

En sens inverse, Noémie, qui travaille à domicile, prend une nounou deux jours par semaine pour pouvoir se concentrer sans être contrainte par les rythmes des enfants. Elle en profite en outre pour aller faire du sport, mais pas pour aller faire ses courses. Euxane est dans le même cas, et si elle profite de sa journée de travail à domicile pour aller déjeuner avec un ami et faire des achats très ciblés sur le chemin du retour, ce n'est pas le moment où se font les courses alimentaires familiales. Henri qui commence régulièrement le travail à onze heures utilise éventuellement le créneau entre l'accompagnement des enfants et le travail pour faire des *compléments* de courses, mais utilise plutôt ce temps pour faire des activités en lien avec son groupe de musique. Se générer du temps libre et libéré de la sphère familiale ou professionnelle, lorsque l'on a un rythme de vie élevé en raison des enfants, n'est que rarement utilisé pour aller faire des courses, qui sont assimilées à des tâches ménagères.

En revanche, ces créneaux sont souvent exploités pour des loisirs personnels, sur le mode de l'interstice mentionné dans la section précédente. Les moments non contraints par l'obligation de présence sur le lieu de travail ne sont alors pas utilisés pour mélanger les sphères. Plus même, on fait l'effort de maintenir une certaine rigidité dans l'allocation de ces heures, certes libérées, mais que l'on souhaite rentabiliser par des réalisations, qu'il s'agisse du domaine personnel ou professionnel. Pour les personnes qui travaillent ponctuellement au domicile, l'adjonction de tâches domestiques ne se fait donc pas sur les moments « fragilisés » par l'absence de contraintes de localisation, mais à la suite de journées de travail bien délimitées, ou sur des créneaux clairement désignés comme ne relevant pas de la sphère professionnelle et peu de la sphère familiale. Il s'agit ainsi souvent d'activités réalisées soit le soir en rentrant du travail – à condition d'avoir trouvé le moyen d'en réduire le temps soit par de le fractionnement soit par des achats en ligne –, soit le samedi, voire le dimanche matin en fonction des horaires d'ouverture des commerces.

### **Des contraintes horaires intrinsèques faibles**

Les principales contraintes horaires qui s'imposent lorsque l'on veut se rendre aux courses sont donc plus externes qu'internes. Ce sont les autres activités du quotidien qui contraignent le moment auquel on peut s'y rendre. En effet, selon le lieu de résidence, les horaires des magasins ferment plus ou moins tard. On peut néanmoins estimer à 20 h l'heure moyenne de fermeture des supérettes et supermarchés d'Île-de-France. De nombreux magasins d'alimentation ferment vers 21 h, voire restent ouverts jusqu'à minuit dans les centres-ville. Les commerces spécialisés sont en revanche ouverts sur des horaires plus restreints. Dans un cas comme dans l'autre, les courses ne supposent pas de coordination précise avec autrui : une des caractéristiques de cette activité est qu'il n'est nul besoin de prendre rendez-vous avec le personnel du magasin pour aller faire ses achats (Hägerstrand 1970). Par conséquent, il est toujours possible de se dire que l'on trouvera un autre moment pour les réaliser, comme le fait Adèle lorsqu'elle annule au dernier moment son projet d'aller faire des achats (page 284).

À noter que nous retrouvons là la fragilité des activités flexibles dans le temps, que nous évoquions dans la section sur les loisirs des actifs avec enfants : dès lors que l'on n'est pas contraint de faire une activité à un moment précis, le risque est toujours de le remettre sans cesse à plus tard. Pour peu que l'activité ne soit pas fortement valorisée ou absolument nécessaire, elle tombe alors rapidement dans la catégorie des aspirations éliminées en raison de l'absence de situation qui leur soit favorable. Ainsi, Fabrice, actif en couple sans enfant doté d'une forte pratique de loisirs, raconte sa volonté d'aller à la piscine, projet abandonné en cours de route :

« FABRICE : Euh... alors j'ai arrêté parce que j'avais pas forcément le temps et puis que j'ai raté et puis que... voilà. C'est aussi parce que ça m'arrangeait d'y aller le lundi soir parce que je jouais au foot le lundi soir avant et que ça me convenait très bien et que la piscine a été fermée le lundi. Et du coup en semaine t'as vite des trucs à faire, des sorties restau, des cinés, *et caetera* et du coup c'est un peu plus compliqué.

Q : Avant elle était ouverte et après elle a fermé ?

FABRICE : non non non, ça a jamais été ouvert le lundi en fait. Donc j'y allais d'autres jours dans la semaine, j'avais pas vraiment de... j'essayais d'y aller le jeudi en général, mais j'avais pas de... de jour prédéfini, et je pense que c'est aussi pour ça que... comme je me suis pas fixé de routine, j'ai vite lâché. » (Fabrice, en couple biactif, sans enfants)

Le football était une activité fixe dans le temps, entraînant une forme de « sanctuarisation » de ce moment, comme nous l'avons vu dans la section précédente. Lorsque Fabrice a dû arrêter le football en raison de problèmes de genoux, il a cherché une autre activité correspondant à son système de valeur – assez partagé au sein de son milieu social et de la société en général – mettant en avant l'importance d'une activité physique. Le fait que la piscine ne soit pas ouverte le lundi a empêché de reprendre le créneau déjà sanctuarisé pour la pratique sportive. Les autres jours de la semaine, d'autres activités plus prioritaires prennent le pas sur la piscine, où il serait visiblement possible d'aller n'importe quel autre soir. Ces activités nécessitent des coordinations avec autrui ce qui renforce leur fixité dans le temps (Southerton 2006) et leur donne un niveau de priorité encore supplémentaire par rapport à la natation. Ainsi, les activités qu'il est possible de remettre à plus tard en raison de leurs faibles contraintes intrinsèques sont facilement reportées. Dans le cas des loisirs, cela entraîne le risque qu'elles soient abandonnées. Dans le cas des courses, ce n'est pas le cas : il est absolument nécessaire de les réaliser à un moment ou à un autre.

Pourtant, les autres activités de la journée réduisent les créneaux disponibles. Pour les actifs, soit que les horaires de présence sur le lieu de travail soient fixés par contrat (généralement pour les employés et les ouvriers ou pour les métiers nécessitant du face-à-face), soit que la charge de travail trop forte oblige à une présence quotidienne sur le lieu de travail, une partie des enquêtés sont tenus d'être dans les locaux de leur lieu de travail aux horaires « classiques » en Île-de-France, à savoir entre 8 h et 17h<sup>14</sup>. Chez les cadres, ces horaires sont décalés d'une heure ou deux le soir, ce qui réduit d'autant les marges de manœuvre. En outre, lorsque les actifs ont des enfants, les horaires de retour sont en partie dictés par la récupération des enfants à la crèche, l'école ou la nounou. Les marges de manœuvre temporelles disponibles sont ainsi en partie absorbées par les enfants.

Par conséquent, les actifs se retrouvent avec des créneaux relativement fins pour faire leurs courses. Ceci réduit considérablement les types d'achats qu'il est possible de faire à ces moments. D'une part, ceux auprès de commerçants spécialisés sont limités par la possibilité d'être disponible sur les créneaux adaptés, qui sont plus restreints que ceux des autres commerces. D'autre part les « grosses » courses familiales, si elles se font de façon hebdo ou bihebdomadaires, prennent trop de temps pour être glissées entre le retour du travail et la récupération des enfants ou les activités de loisirs, à moins d'avoir eu recours à l'achat en ligne en amont.

---

14 Heures d'arrivée au travail et de départ du travail les plus fréquentes selon l'EGT 2010.



\*

\* \*

Comment expliquer que les courses soient si fréquemment en bas de la liste des priorités ? Les courses alimentaires se font sans rendez-vous et ne posent donc pas de contraintes internes à l'organisation du quotidien. Dans le cadre des créneaux d'ouverture des magasins, une liberté relative existe pour des ajustements de dernière minute. Le résultat est que de nombreuses activités seront considérées comme prioritaires par rapport aux achats.

En outre, les achats sont relativement peu valorisés intrinsèquement. Cela est particulièrement évident chez les personnes travaillant chez elles. On observe qu'alors même que les contraintes d'autorité sont absentes pour ces personnes et que l'on pourrait imaginer l'exploitation de ces moments pour aller faire ses courses sur les heures creuses, une très faible proportion des enquêtés dans ce cas fait usage de cette possibilité. Par conséquent, lorsque les individus valorisent les loisirs et souhaitent en pratiquer, ce sont ces activités qui seront priorisées par rapport aux achats. Enfin, quand bien même certains magasins sont ouverts tard le soir, ce moment est dédié soit au temps avec les enfants ou le conjoint, soit – là encore – aux loisirs. La présence d'un de ces deux éléments complique donc considérablement l'organisation des courses.

Dans la situation de concurrence entre sphères d'activités au sein de laquelle peuvent facilement être pris les actifs, que ce soit entre travail et loisirs ou travail et vie familiale, les moments dédiés aux courses ont le paradoxe d'être à la fois absolument nécessaires sous une forme ou une autre (outre les achats en magasin, il est par exemple possible de se faire livrer ou d'aller au restaurant) sous peine de mourir de faim, et de peser un poids négligeable par rapport aux autres domaines de la vie quotidienne lorsqu'il s'agit de faire des arbitrages. On peut considérer que l'on est là face à une tension entre gestion du court et du moyen terme. Lorsqu'il pose le problème à l'échelle de la journée, l'individu aura toujours tendance à éliminer les courses de l'équation. Cependant s'il déplace le regard à l'échelle de la semaine, il devient évident que cette même solution ne peut être adoptée de façon répétée : s'il est possible de « faire les fonds de placard » pendant quelques jours, il advient un moment où l'on est contraint de faire des achats. Se pose alors la question du jour de la semaine ou du moment à « sacrifier » à cette tâche.

### **II.A.2.2 La faible priorité des achats permet leur fractionnement et une densification du quotidien**

Par conséquent, dans les situations où le travail ou les enfants encadrent les moments auxquels il est possible d'aller faire ses courses, les individus cherchent à minimiser le temps consacré à réaliser ces achats. Cela peut passer par une moins grande segmentation des courses et/ou par une optimisation du lieu où l'on va les faire. Dans ce cadre on peut distinguer deux stratégies. L'une consiste à aller faire les courses rarement, mais en grandes quantités, et l'autre consiste à faire des courses fréquemment, mais en volumes très faibles. Dans le second cas, chaque achat dure très peu de temps, trajet pour s'y rendre compris.

On peut ainsi opposer au concept de « segmentation » des courses que nous présentions précédemment celui de « fractionnement » des courses. Faire du fractionnement consiste non pas à multiplier les lieux de chalandise, mais à se rendre à différents moments de la semaine au même endroit – ou dans des magasins généralistes similaires – pour réaliser des achats très brefs à chaque fois<sup>15</sup>. Le temps consacré à la réflexion est limité grâce à la pratique de lieux où l'on sait que l'on trouvera de tout. En outre, si le lieu d'achat est calculé au plus près, le surcoût en termes de temps par rapport à des achats groupés peut être minime.

Certains individus interrogés ont théorisé cette pratique, la justifiant par leur impossibilité de faire de grosses courses. C'est le cas des enquêtés emmenant leurs enfants avec eux pour faire les achats, des couples non motorisés et de ceux vivant à un étage élevé dans des immeubles sans ascenseur. À l'opposé, une partie des enquêtés qui ont cette pratique ne le font pas consciemment. Cécile et Clément, en couple, discutent de leurs habitudes d'achat :

« CLÉMENT : et j'ai profité pour faire encore des courses. Ça fait trois fois cette semaine. Pas une. Parce que je pense que c'est plutôt deux fois en moyenne. Une fois le mardi, j'essaye, quand je peux, c'est quasiment bon la plupart du temps, mais il y a toujours une fois supplémentaire le week-end.

CÉCILE : pff, ouais, le samedi ouais. Bah si parce que – pourquoi tu as fait des courses là, c'est parce qu'il manquait des choses et qu'on allait chez [des amis] le dimanche, pour faire des petits cakes, qu'on a ratés d'ailleurs. » (Cécile et Clément, couple biactif, sans enfants)

---

15 Nous nous distinguons là des pratiques d'achats « fragmentées » décrites par Couclelis (2004) ainsi que par Lenz et Nobis (2007). En effet si ces derniers mentionnent la possibilité de multiplier les moments dans le temps où se déroulent les achats, ils insistent aussi sur multiplicité des canaux d'achats (internet, en magasin, par correspondance...on pourrait rajouter de nos jours sur smartphone). Or ce qui nous intéresse ici est certes la multiplication des moments, mais pour un lieu unique. Les pratiques fragmentées correspondraient à des pratiques que nous qualifierions à la fois de segmentées et fractionnées.

« En fait j'avais pas trouvé de pâte sablée chez Lidl donc je suis repartie acheter de la pâte sablée et forcément j'ai acheté plus que de la pâte sablée. Voilà c'est ça et quand t'as tout à proximité c'est pas un problème quoi. Tu t'arrêtes faire ta course en même temps que tu fais autre chose, c'est assez pratique. » (Béatrice, au chômage au moment de l'entretien, un enfant majeur au domicile)

Comme dans les cas ci-dessus, les justifications fournies au fractionnement des achats sont souvent l'apparition d'un imprévu dans la semaine, un oubli, une opportunité soudaine ou un manque ponctuel dans le frigo. À première vue, ces pratiques sont recouvertes par les enquêtés du verni des circonstances exceptionnelles qui les auraient ponctuellement obligés à ressortir faire des achats. Pourtant, comme le remarque ici Clément, l'exceptionnel a tendance à être récurrent. C'est le cas de nombreux enquêtés ayant cette pratique : ils n'anticipent pas le fractionnement de leurs achats, mais *in fine* le font chaque semaine.

On pourrait ainsi supposer que ce sont simplement les personnes disposant de moins de ressources monétaires ou étant moins organisées qui fractionnent leurs achats, et que le temps mis pour s'y rendre ne joue pas. Or l'intégralité des enquêtés mentionnant ces pratiques disposent d'un lieu de courses à moins de cinq minutes de trajet de chez eux, ouvert sur des plages horaires étendues, ou bien ajustent les lieux d'achats en fonction des activités de la journée. Euxane résume ses pratiques d'achats :

« Alors le samedi c'est souvent. Dans la semaine je pourrais pas te dire quel jour j'y vais. Ça va être peut-être plutôt deux fois dans la semaine, là c'est vrai que ces derniers temps on a un peu fait les fonds de placard, ça va être deux fois dans la semaine, souvent le jeudi. Là je l'ai pas fait cette fois-ci, mais souvent en déposant les enfants dans l'autre famille et après en revenant je fais des courses. Et du coup pas forcément au Franprix, mais plutôt, l'autre famille elle est ici [*elle montre sur le plan*] et ici il y a un Carrefour City donc je fais ça. » (Euxane, couple biactif, deux enfants)

L'usage d'un magasin ne repose pas sur la possibilité de trouver des produits différents, comme dans le cas des achats segmentés, mais sur celui d'optimiser les durées de trajet. Cette optimisation peut se faire de façon très fine. Ainsi, Marc fait la distinction entre deux lieux où réaliser ses courses, en fonction du volume d'achats qu'il souhaite faire :

« Si jamais j'ai beaucoup de choses à prendre, je vais à Carrefour. Qui est un petit plus loin, mais en voiture. Et si jamais j'ai juste de l'eau ou enfin, pas grand-chose, je vais descendre à la supérette pour peu qu'elle soit ouverte. » (Marc, actif, célibataire, sans enfants) (CAL)

En voiture, le Carrefour est à cinq minutes de chez Marc. La supérette, quant à elle, est juste en face de chez lui. Nous arrivons là à des durées extrêmement faibles à saisir, et les différences de temps de déplacement entre les deux destinations peuvent elles-mêmes paraître négligeables. En dessous d'une certaine durée de trajet, la notion même de temps de déplacement semble dérisoire et les individus perçoivent leur achat comme relevant du quasi-surplace. On note par ailleurs que les expressions « descendre faire les courses », « en bas de chez moi », « ma supérette », reviennent régulièrement lorsque l'on évoque les commerces de proximité, expressions qui traduisent un rapport de proximité à la fois affective et spatiale. En effet, il est rare que la supérette soit réellement au rez-de-chaussée de l'immeuble que l'on habite ou en face de sa maison. Cependant le déplacement « horizontal » paraît souvent si faible que l'effort principal semble provenir du fait de sortir de chez soi<sup>16</sup>. Pourtant, le régime de décision, la motivation nécessaire et la façon dont l'achat s'insère dans le quotidien ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agisse de parcourir les cinq ou dix minutes séparant de l'endroit où l'on fait les « grosses » courses ou les trente secondes jusqu'à la supérette où l'on réalise de « petits » achats. Globalement, les pratiques de fractionnement sont *conditionnées* par la possibilité de réduire à l'extrême le temps consacré à se rendre aux lieux de chalandise.

De façon plus révélatrice encore, Zoé qui a longtemps vécu à Paris avant de s'installer dans le périurbain, décrit le changement dans l'organisation de ses achats que le déménagement avait entraîné. Elle observe qu'avant elle les faisait plus souvent sur l'impulsion du moment et en fonction des besoins immédiats : « [quand on habite Paris] *on a jamais besoin de faire de grosses courses* », car il y a des épiciers à tous les coins de rue. En arrivant en Grande Couronne, elle s'est rendu compte que les épicerie et la boulangerie fermaient le lundi, et qu'il fallait s'organiser en conséquence.

Nous reviendrons sur l'impact des différences de densité sur l'élaboration de stratégies distinctes dans le chapitre 8. Ce qui nous intéresse ici est que notre enquêtée n'avait visiblement jamais « théorisé » sa pratique d'achat avant de déménager. La proximité entraînait la possibilité de fractionner ses courses, possibilité dont elle se saisissait sans même y penser. Ses pratiques relevaient ainsi

<sup>16</sup> Dont nous avons vu dans les motivations du chaînage que cela représentait déjà un effort psychologique non négligeable (page 294).

d'une forme d'improvisation, mais d'une improvisation « planifiée » dans la mesure où elles reposaient sur la certitude d'avoir accès aux produits dont elle avait besoin lorsqu'elle improviserait.

Enfin, au-delà de ce raccourcissement du temps consacré aux courses, le fractionnement a aussi pour fonction de permettre, en réduisant la durée de chaque session d'achats, de les glisser entre deux activités plus cruciales. Au-delà de « simples » déplacements brefs réalisés depuis chez soi, habituellement en fin de journée de travail, la logique d'exploitation de la proximité peut passer par l'insertion des courses entre deux activités ou sur le chemin vers une autre activité. On a là ce qui pourrait s'analyser sous l'angle d'une forme de densification du quotidien, permettant d'augmenter le nombre d'activités réalisées dans la journée en rentabilisant ce qui peut être perçu comme des « temps morts ». Ainsi, Ouardia, qui habite en Petite Couronne dense et travaille dans Paris, profite de sa pause déjeuner pour aller faire du *shopping* non loin de son bureau. Au sein de nombreux ménages habitant en zone peu dense, les petits achats ponctuels et ciblés sur la pause de midi sont répandus.

Pour certains ménages c'est tout un pan des pratiques d'achats qui fonctionne de cette façon. Ainsi Géraldine (CAL) et Alexandre (CAL) habitent en grande couronne, mais travaillent sur Paris, où elle se rend en RER et lui à moto. Ils profitent tous deux du moment de la pause déjeuner pour aller faire des courses d'appoint. Caroline qui habite et travaille à Paris fait elle aussi ses courses sur sa pause et n'en fait jamais le week-end. Élodie, qui habite en Petite Couronne et qui n'aime pas s'acheter des vêtements, fait l'intégralité de ce type de courses entre deux rendez-vous professionnels lorsqu'elle en a à Paris. Au-delà des courses, Charlotte, qui est kinésithérapeute à domicile, profite des moments entre deux rendez-vous pour passer à la banque ou à la pharmacie. On voit ici ce que nous appellerions des pratiques « d'improvisation planifiée », au sein desquels sans décider à l'avance *quand* ni *où* l'on fera ses courses, l'on prévoit de façon réfléchie de les faire à la première opportunité.

De la même façon qu'avec les loisirs, les individus densifient ainsi leur quotidien en insérant dans la journée de travail des activités d'achats grâce à la possibilité de se rendre sur des lieux de chalandise en très peu de temps. Cependant, comme pour les loisirs, cette densification se fait au détriment des moments de « respiration » de la journée que peuvent représenter la pause déjeuner ou les temps de battement entre deux rendez-vous.

### **II.A.2.3 Un fractionnement qui passe par une optimisation des lieux d'achats**

Il en découle que des logiques d'efficacité dictent le déroulement non seulement du temps passé en magasin, mais aussi du temps passé à s'y rendre, et que cette logique est d'autant plus forte que les individus manquent de temps. Brigitte, qui est en congé maternité au moment de l'entretien, compare la situation présente, où elle ne travaille pas, à celle où elle travaillait :

« En temps normal, quand je travaille, je choisis le supermarché qui est sur ma route, et là, maintenant que je suis en congé maternité, je prends plus de temps pour faire mes courses. D'habitude, je ne prends pas autant de temps, quand je travaille, je suis beaucoup plus efficace. J'ai une idée précise et puis ça va aller vite, mais là, je prends mon temps. Je compare les magasins... j'y consacre plus de temps. » (Brigitte, couple biactif, 4 enfants, en congé maternité) (CAL)

On voit dans cet extrait deux axes selon lesquels se joue la logique d'efficacité : d'une part, l'optimisation de la mobilité pour se rendre au lieu d'achat, et d'autre part, la réflexivité autour des achats.

On peut vérifier cela de façon quantitative en regardant le temps consacré à se rendre aux lieux d'achat en fonction du type d'emploi du temps au sein duquel est intégré l'achat (Tableau 19).

*Tableau 19 : Temps consacré à se rendre aux achats en fonction de l'emploi du temps<sup>17</sup>*

Type d'emploi du temps	Temps (minutes)	N	% au sein des personnes ayant réalisé des achats
Flexibles : 1 type d'activité	14	1 623	19,7
Flexibles : 2 types d'activités	12	2 666	30,6
Accompagnements + flexibles	12	1 308	15,3
Études + flexible	11	185	2,4
Travail + flexible	11	2 155	23,0
Travail + Accompagnements + flexible	9	876	9,0
Total	12	8 813	100

*Champ : habitants majeurs d'Île-de-France ayant réalisé des achats  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

<sup>17</sup> Voir distribution des données en annexe, page 526. En outre, des tests de WMW entre chaque catégorie montrent des écarts significatifs, sauf entre les emplois du temps avec uniquement 2 types d'activités et ceux avec des accompagnements et pas de travail, et entre les études et le travail sans accompagnement.

Plus l'emploi du temps contient des activités contraignantes – réaliser des accompagnements ou aller au travail – et plus il contient d'activités, plus le temps consacré à se rendre aux lieux d'achat est réduit. Il y a donc une volonté de réduire le temps consacré à ces activités considérées comme secondaires lorsque le rythme de vie augmente, ou une impossibilité d'insérer des achats au sein d'emplois du temps complexes à moins de pouvoir réduire le temps consacré à s'y rendre. Ainsi, les personnes qui n'ont pas accès à un lieu de chalandise à proximité de chez eux seraient pénalisées dans la possibilité de complexifier leur quotidien.

Il est utile de rappeler que dans ces circonstances la réduction des distances n'est pas « gratuite » et se fait au détriment de certaines aménités : lorsqu'elle manque de temps Brigitte est prête à dépenser plus, ou à avoir des produits qui lui conviennent moins, pour économiser quelques heures. Dans ce contexte, la proximité du lieu de l'achat importe plus que la qualité de la destination : l'important est simplement de pouvoir minimiser le temps de trajet.

Lorsque la possibilité de cette pratique interstitielle pour les achats n'existe pas sur les jours ouvrés, les activités d'achats (et un certain nombre d'autres démarches) sont reportées aux week-ends, comme c'est le cas pour Zoé, Alexandre, Clémence ou Henri. Les enfants peuvent être gardés par le second membre du ménage et les autres contraintes sur l'emploi du temps sont plus faibles. Les achats sont alors quasiment dé-corrélés des autres activités de la journée, et l'on peut voir réémerger des logiques de « maximisation des opportunités », rendues viables par le volume que l'on envisage d'acheter.

On retrouve là une opposition décrite dans la littérature, entre pratiques d'achats « interstitielles » et gros achats du week-end (Montulet, Hubert, et Huynen 2007 ; Boquet et Desse 2010). Cependant, nous soutenons que l'orientation vers l'une ou vers l'autre ne relève pas uniquement du milieu social de l'individu : toutes deux peuvent être analysées comme des solutions à la difficulté d'intégrer les courses au programme d'activités lorsque les contraintes quotidiennes sont élevées, mais chacune correspond à un contexte spatial particulier. La *situation* oriente l'individu vers l'un ou l'autre. Les comportements tiennent en partie à la possibilité d'avoir une offre accessible qu'il est possible d'exploiter dans les interstices du quotidien, dont nous verrons dans le chapitre suivant qu'elle dépend du lieu de résidence des individus.

## **II.B. La proximité improvisatrice pour contrer l'instabilité des obligations quotidiennes : le cas des loisirs étudiants**

Nous allons nous intéresser aux loisirs des étudiants afin de mettre en avant le rôle de la proximité comme solution lorsque l'on est confronté à une irrégularité imposée. Dans l'imaginaire commun, les années étudiantes sont des moments de grande liberté, de prise d'autonomie, de fêtes fréquentes et d'horaires irréguliers. Nous allons montrer qu'en réalité, les cours et les éventuels emplois qu'occupent les étudiants représentent des contraintes fortes sur leur emploi du temps. En revanche, conformément à l'imaginaire qui leur est associé, ces horaires sont très irréguliers et en partie décalés par rapport à ceux du reste de la population. Nous allons voir que l'enracinement de leurs activités de loisirs à proximité de leur lieu d'étude est un moyen de gérer cette incertitude et au besoin d'insérer les activités de loisirs dans les interstices des études.

Nous nous appuyons ici sur un micro-échantillon d'étudiants : nous n'en avons interrogé que quatre. Ils sont plus aisés, plus âgés, plus diplômés, plus centrés sur Paris et avec un investissement plus fort dans leurs études que la moyenne régionale de cette population. La description que nous faisons de leur comportement est donc à prendre comme un cas extrême, illustrant ce que peut apporter l'usage de la proximité dans une situation où les contraintes sont variables d'un jour sur l'autre, plus qu'un descriptif des pratiques estudiantines dans leur ensemble.

### **II.B.1 Une tension entre les valeurs qui a un impact sur l'organisation quotidienne**

Nous allons voir qu'au sein de notre échantillon, les études représentent des contraintes fortes, mais très variables dans le temps et qu'il en résulte un ajustement constant des moments des activités de loisirs. Par conséquent, nombre d'entre elles se décident tard, souvent le jour même. Ainsi sont favorisés les loisirs très flexibles dans le temps.

#### **II.B.1.1 Les loisirs des étudiants : en concurrence avec leurs études**

Nous avons interrogé quatre étudiants. Compte tenu du faible échantillon, ce qui suit est à prendre comme l'illustration d'un type de mobilité lié aux loisirs plus que comme une description générale du comportement des étudiants. Cependant nous



retrouvons à travers nos quatre cas d'études des résultats issus de travaux portant uniquement sur les étudiants, à savoir ceux de Bonnet (1997) et de Choplin et Delage (2011).

La population étudiante est très hétérogène et cette hétérogénéité se retrouve au sein de notre échantillon, où le temps accordé à l'étude varie d'un enquêté à l'autre. Il est important de noter qu'une grande partie du travail fourni par les étudiants a lieu en dehors des horaires délimités par les cours. Parmi les quatre que nous avons interrogés, l'un avait un rapport relativement décontracté au temps de travail quotidien, ayant peu de cours et étant relativement certain de valider sa formation. Les trois autres avaient des concours à la fin de leur année. Ces derniers avaient un rapport au temps semblable à celui des cadres qui n'arrivent pas à décrocher du travail : la pression temporelle associée à l'idée qu'il *faudrait* travailler plus était toujours présente, il n'existait pas de plages horaires enfermant soigneusement les périodes dédiées à l'effort. En revanche, contrairement aux cadres, le fait de ne pas travailler constamment n'entraînait pas de conséquences immédiates. Il en résultait un quotidien à la fois cerné par de multiples contraintes temporelles (externes sous la forme de cours, internes, car auto-imposées) et souple en raison de l'auto-imposition de nombreuses phases de travail.

Nous avons écrit que le quotidien était ordinairement structuré par les activités les plus contraintes. Les étudiants n'échappent pas à cette règle. Leurs activités contraintes sont représentées par leurs cours et – pour ceux qui ont un emploi étudiant – leurs périodes de travail salarié. Éléonore et David décrivent l'organisation de leur emploi du temps.

« Au mois de novembre je travaillais lundi jeudi vendredi, la semaine dernière j'ai travaillé lundi jeudi vendredi aussi, et, mais par contre là c'est le lundi et vendredi juste. [...] Au mois de novembre j'avais pas cours du tout et au mois de décembre j'en ai tous les jours, mais comme j'ai déjà fait la prépa je sélectionne. Mais par exemple là je devais travailler demain, et j'ai demandé à décaler si on pouvait travailler vendredi parce que ça arrangeait plus ma collègue de travailler vendredi. Pour moi là les cours que ce soit le mardi ou le vendredi ça change pas grand-chose. Je fais un peu comme je veux, ils sont assez souples. »  
(David, étudiant, travaille à mi-temps)

« Non, en fait sur l'année il y a des périodes où on est en sessions de ce qu'ils appellent "cours intensifs", où on a pas les mêmes cours. Et cours intensifs en général ça peut durer deux trois-quatre semaines maximum je pense, et du coup dans ces semaines-là on a cours en général tous les jours, et c'est hyper variable. Il peut y avoir des jours où on a juste un

cours – les cours durent deux heures, c'est par tranche de deux heures – il peut y avoir un jour où on a juste deux heures de cours et un jour où on a cours de 8h à 9h du soir sans interruption. Donc c'est super aléatoire. »  
(Éléonore, étudiante, travaille à mi-temps)

Les cours sont souvent relativement irréguliers, que ce soit d'un jour sur l'autre au sein d'une même semaine, d'une semaine sur l'autre ou d'un mois sur l'autre. Cela peut être dû à l'irrégularité du calendrier des cours prévus, mais aussi à des annulations de cours de dernière minute. De plus, l'importance accordée à la présence en cours varie selon les jours : si certains peuvent être séchés sans inquiétudes, d'autres sont considérés comme indispensables, soit de par leur contenu soit de par des modalités de validation imposant une présence. Par ailleurs, une partie non négligeable du travail est réalisée en dehors des lieux d'étude et se fait chez soi ou en bibliothèque, sur des horaires qui peuvent ne dépendre que de l'étudiant. Enfin, les alternances entre périodes de vacances, de stage et de cours rendent l'instauration d'une régularité sur le long terme très illusoire. Pour compléter ce régime peu régulier, deux de nos étudiants travaillent à mi-temps en plus de leurs cours, et les jours concernés varient selon les semaines.

On observe que les étudiants ont tout de même quelques marges de manœuvre pour organiser leur temps : ils peuvent décider de quand ils révisent, ils ne sont pas contraints d'être présents à tous les cours et David peut négocier les jours où il travaille à mi-temps. Cependant ces possibilités sont insuffisantes pour instaurer des régularités à l'échelle du mois ou de l'année.

Les études présentent ainsi trois particularités. Premièrement, elles laissent beaucoup de temps « libre » (les guillemets sont d'autant plus importants qu'une partie de ce temps est consacré à l'étude) par rapport à des personnes travaillant à temps plein. Deuxièmement, elles mettent des points de passage obligatoires dans l'espace-temps quotidien empêchant qu'il ne soit structuré de façon forte par d'autres activités. Troisièmement, ces points de passage varient de façon très fréquente et compliquent l'instauration de régularités dans les autres sphères du quotidien. Nous retrouvons là une partie des résultats de Bonnet (1997) : il observait que les temps dédiés au travail et à la socialisation étaient fortement entremêlés, à l'exception des moments de cours, qui représentaient les points fixes et polarisants du quotidien des étudiants.

On pourrait placer les étudiants que nous avons interrogés dans le cadre du corpus de thèse sur une ligne de l'importance plus ou moins grande accordée aux études et au temps de loisirs. Une tension entre ces deux sphères existe pour chacun d'entre eux, avec plus ou moins d'intensité. En dépit d'une présentation du temps de loisirs

comme contraint par la présence des cours et des emplois, trois des enquêtés en ont une pratique quasi quotidienne. En cela ils sont relativement représentatifs de la population étudiante : si l'on s'appuie sur l'EGT 2010, les étudiants réalisent environ 0,59 activité de loisirs par jour de semaine, et ce chiffre monte à 0,64 si l'on exclut ceux résidant en Grande Couronne (ce qui correspond à notre population d'étudiants) et à 0,75 si l'on s'en tient aux habitants de Paris. Leur investissement dans les études ne signifie donc pas qu'ils renoncent à tout loisir. La seule étudiante réalisant peu de loisirs hors du domicile présente cette faible pratique comme étant un sacrifice par rapport à l'époque où elle n'avait pas encore entamé la préparation des concours.

Ces loisirs consistent en grande partie en sociabilité avec autrui, le reste relève d'activités sportives. Des pratiques culturelles existent, mais sont négligeables en fréquence par rapport à ces dernières, se mesurant en nombre de fois à l'année ou au mois tandis que les pratiques de sociabilité et sportives se mesurent en fréquence à la semaine. L'étudiant ayant le rapport le plus distant aux cours (Félix) et les deux étudiants résidant dans Paris (Éléonore et Denis) ont une pratique très fréquente des loisirs de sortie. On observe que ceux pratiquant de nombreuses activités de loisirs les réalisent quasiment exclusivement à Paris. Celle qui a peu d'activités de loisirs se rend à parts égales à Paris et en dehors pour les réaliser, mais ces loisirs sont plus fixes et anticipés dans le temps.

### ***II.B.1.2 L'impossibilité de se créer des créneaux propres aux loisirs***

En outre, la pression à travailler plus en raison de l'absence de délimitation claire des moments réellement libres a pour conséquence que les loisirs fixes et réguliers sont remis à la fin de la scolarité. En effet les loisirs fixes apparaissent comme trop évidemment « des loisirs ». Ainsi Éléonore, qui dans la semaine se rend à quatre reprises dans des bars, mentionne deux promenades, deux séances de jogging et deux dîners chez des amis, explique ses loisirs :

« Cette année j'avais un peu trop de plans, je devais faire du théâtre, je m'étais inscrite à un cours, enfin je devais aller au premier cours, je m'étais inscrite dans une asso pour donner des cours de français un peu, mais en fait je me suis dit que j'allais me concentrer sur ce que j'avais à faire parce que [mon travail à mi-temps] ça me prend au final pas mal de temps et d'énergie et là comme c'était la dernière année où je préparais le concours je me suis dit "bah autant mettre toutes mes chances, j'aurais toute ma vie après pour faire du théâtre". [...] Et sinon d'autres activités non. Enfin je sors comme ça, ça dépend des semaines, ça dépend qui est à Paris, ce que j'ai envie de faire, mais... » (Éléonore, étudiante, travaille à mi-temps)

En dépit de durées considérables dédiées aux loisirs, Éléonore considère qu'elle n'a pas suffisamment de temps pour s'adonner à des activités plus routinières. Des loisirs fixes, tels qu'une pratique régulière du théâtre en amatrice, sembleraient trop contraignants. Il serait difficile de les faire passer dans les interstices et de s'adapter aux circonstances changeantes des semaines. Contrairement aux apparences, le temps d'Éléonore est compté, il s'agit de pouvoir le densifier au maximum à l'aide de loisirs qui puissent s'insérer sur des créneaux libres.

Aucun des étudiants que nous avons interrogés n'avait de pratique de loisir régulière dans le temps, en dépit de durées non négligeables dédiées aux activités de sociabilité, sportives et culturelles. L'apparente désinvolture des étudiants concernant leurs pratiques de loisirs cache en réalité un relatif manque de contrôle sur leur quotidien constitué de circonstances changeantes associées à des contraintes ponctuelles, mais fortes.

### **II.B.1.3 Un temps précieux : réduire ou rentabiliser les déplacements**

Serré entre les moments d'étude (ou les moments où l'on *devrait* étudier) et l'aspiration aux moments de détente, le temps est vécu comme un élément précieux. Il en découle que les durées de trajet sont vite vécues comme un gâchis de temps. La conséquence est une tendance à vouloir rapprocher au maximum les activités entre elles. David décrit où il se rend lorsqu'il va au cinéma :

« Moi tout seul j'irais plus vers Odéon sur ma ligne de métro, c'est en fonction de... toujours en fonction de ce qui va me prendre le moins de temps. Parce que bon les transports c'est sympa hein, c'est pas désagréable, mais quand on a déjà passé une heure dans le métro, si on peut éviter d'en repasser 10 minutes c'est pas plus mal. » (David, étudiant, travaille à mi-temps)

À ce titre, la différence entre Félix – l'étudiant avec peu de cours et certain d'avoir son année – et les autres enquêtés est frappante. Il est le seul à considérer que le temps passé dans le métro n'est pas une perte. Il est aussi le plus capable de transformer ces instants en moments de flânerie.

### **II.B.2 La proximité du lieu d'études comme solution**

Les loisirs des étudiants s'inscrivent ainsi dans une situation définie par deux éléments principaux : l'obligation de travailler et les contraintes peu régulières. Nous allons voir comment les étudiants agencent leur quotidien afin de pouvoir les insérer. On observait lorsque nous quantifions le temps consacré à se rendre aux lieux de

loisir (Tableau 18 page 304) que les personnes s'étant rendues à leur lieu d'étude y consacrent moins de temps que les individus dans toute autre situation, à l'exception de ceux qui ont dû réaliser des accompagnements ou des récupérations.

Ce raccourcissement des trajets passe en grande partie par une polarisation des activités autour du lieu d'études. Or on pourrait imaginer prendre des modes de transport rapides pour s'en éloigner : en vingt minutes, en métro, il est possible d'élargir son cercle d'action. Pourquoi cette polarisation sur le lieu d'études ?

### **II.B.2.1 En raison des aménités territoriales qui s'y trouvent**

Tout d'abord, faire des déplacements de proximité est souvent aussi un moyen de faire des économies, la possession d'une carte Imagin'R n'étant pas systématique parmi les étudiants. L'obtention du sésame que représente ce titre de transport relève en effet du parcours du combattant pour les élèves en séjour court en Île-de-France.

L'usage de la proximité ne se réduit pas aux pratiques de consommation. Un autre élément à proximité est la possibilité de se promener. Habiter dans Paris *intra-muros* c'est avoir la possibilité de se balader à pied à peu près n'importe où sans rupture urbaine forte. Pas besoin d'aller quelque part pour commencer la promenade, elle débute à la sortie du bâtiment. Alors que nous avons insisté sur le sentiment de manque de temps, ceci pourrait apparaître comme un paradoxe, s'il n'était que ces moments sont en réalité des activités de loisirs souvent pratiquées à plusieurs qui *accessoirement* peuvent mener quelque part et non pas un déplacement dont l'agrément serait une caractéristique secondaire.

De plus, le lieu d'étude est aussi lieu où se trouve le cercle amical. Éléonore décrit comment a été choisi l'emplacement d'une de ses sorties avec un de ses camarades, lui aussi étudiant au même endroit :

« Et j'y suis allée parce que du coup j'étais à [mon lieu d'étude], je retrouvais un pote, il voulait pas qu'on aille trop loin, on pouvait y aller en marchant, donc on y est allés en marchant. » (Éléonore, étudiante, 26 ans, habite Paris)

Une partie de la sociabilité est issue de l'endroit où l'on étudie. Le lieu d'études a donc une double fonction : non seulement lieu de travail, mais source de rencontres. À noter que les liens ainsi noués sont avec des personnes pratiquant les mêmes espaces. L'université, l'école ou l'IUT sont donc des lieux polarisants du quotidien non seulement parce qu'ils sont pratiqués par l'étudiant, mais aussi parce qu'ils sont pratiqués par son groupe amical. Il y a donc un renforcement de l'intensité du lieu d'étude comme pôle attracteur. On observe cependant que, bien qu'étudiant au même

endroit, Éléonore et son ami préfèrent en sortir pour passer un moment de détente. S'il est un point de polarisation pour la sociabilité, le lieu d'études n'est donc pas pour autant un lieu de loisir *en soi*. Il faut donc une offre à proximité pour qu'il soit réellement polarisant.

### **II.B.2.2 Comme moyen de compenser l'irrégularité des horaires**

Lorsqu'elle n'a pas cours, Éléonore fréquente la bibliothèque proche de son lieu d'études, même le week-end. Elle me raconte avoir été boire un verre avec une amie le samedi en début d'après-midi à cinq minutes de la bibliothèque où elle passe ensuite le reste de l'après-midi à étudier :

« Q : Attends, je récapitule. Tu avais rendez-vous [à ce bar]. Parce que ta copine était aussi à [ton lieu d'étude] ou bien vous vouliez aller [à ce bar] en particulier ?

ÉLÉONORE : Non, [...] elle était à Paris pour le week-end et du coup je lui avais dit que je savais pas trop où je passerais mon samedi, mais que probablement je serais à [mon lieu d'études] à la bibliothèque et du coup on s'est donné rendez-vous pour le début de l'après-midi là-bas. »  
(Éléonore, étudiante, 26 ans, habite Paris)

Devant l'incertitude quant à son emploi du temps et celui de son amie, Éléonore propose des rendez-vous dans un endroit défini où elle sait qu'elle sera sur une plage horaire donnée. En outre, elle pourra revenir étudier ensuite directement. La stabilité de l'emplacement compense l'instabilité de ses horaires. Ce rendez-vous suppose donc d'exploiter la flexibilité offerte par les moments où le fait de travailler est auto-imposé. Combiné à une synchronisation fine à l'aide du téléphone portable, qui permet d'évacuer l'aléa, il est ainsi possible de ramener les activités bord à bord, de ne pas perdre de temps ni en travail ni en loisirs.

Félix étudie en Grande Couronne et habite en Petite Couronne. Cependant, il sort plusieurs fois dans la semaine, toujours dans Paris, pour des activités planifiées le jour même, voire improvisées en cours de route : il lui arrive de se rendre à Paris *avant même* de savoir ce qu'il va y faire. Paris est ainsi un vivier d'amis et d'activités pour Félix, ce qui lui permet d'improviser continuellement des activités de loisirs. Il a plusieurs points d'ancrage dans Paris, lieux où habitent ses proches amis, ou emplacements de stages de courtes durées, qui remplacent le lieu d'étude des jeunes étudiants dans Paris comme point de fixation pour ses activités au sein de la capitale. De là, il sort boire des verres et dîner généralement à pied, le lieu a plus de valeur comme point de retrouvailles plus que par ses qualités intrinsèques.

« Je suis quand même sorti en me disant que je trouverais bien quelqu'un qui faisait quelque chose le lundi soir à Paris, et donc du coup j'ai rappelé Fred sur le trajet, il m'a dit "ah ouais pourquoi pas, mais il faut que j'aille voir une coloc, je te rappelle après, mais ça me dit bien" et donc du coup comme il allait voir une coloc moi je lui ai dit que j'allais voir François s'il était dans le coin, il m'a dit "voilà si tu veux on va se boire un verre", et du coup j'ai retrouvé François, j'ai reproposé à Fred de nous retrouver, finalement Fred était crevé avec son boulot et tout donc il est pas venu, mais voilà, ce sont des trucs qui se font comme ça... » (Félix, 24 ans, étudiant)

Là encore, Félix profite de l'existence d'un pôle concentrant ses opportunités amicales pour moins anticiper ses actions. Notons à nouveau l'importance du téléphone portable, qui permet d'ajuster en cours de route les activités qu'il mènera à destination.

Polariser ses activités autour d'un lieu, ce n'est donc pas simplement un moyen d'économiser du temps, c'est aussi la possibilité de s'adapter à des circonstances changeantes. Pour Éléonore, être à cinq minutes de sa destination rend possible d'attendre l'arrivée de l'amie en continuant de travailler jusqu'au dernier instant en ajustant le moment de la sortie à l'heure réelle d'arrivée de son amie. Pour Félix, cela signifie que si un de ses amis n'est pas disponible il pourra compter sur un autre au même endroit.

En cela, les pratiques de chaînage d'activité à proximité de là où ces étudiants se trouvent rappellent deux caractéristiques de la mobilité interstitielle vue précédemment. Premièrement, comme pour les actifs qui accompagnent leurs enfants avant d'aller travailler, le gain de temps ne se trouve pas simplement dans l'économie de temps *de trajet*, mais aussi dans le temps passé à aux activités que l'on pratique. Secondement, comme nous le voyions lorsque nous étudions les loisirs des actifs occupés avec enfants, elles s'inscrivent dans des espaces quotidiens dépourvus d'aléas : les trajets extrêmement courts servent de garantie au maintien des délais.

Soulignons que dans ces circonstances, la marche est souvent le mode qui s'impose. En effet, être à « 5 minutes en métro » d'un endroit est une illusion de l'esprit : le temps d'entrer dans une station et d'en ressortir fait qu'à moins de 10 minutes de marche, l'équivalent en métro n'est pas plus rapide quand bien même le trajet serait direct (Michaud 2008). La densité de l'offre est donc indispensable pour réellement jouer sur des durées de déplacement très courtes.

\*

\* \*

Les temporalités étudiantes sont donc loin d'être perçues par les premiers concernés comme des moments de liberté, comme on pourrait se l'imaginer lorsque l'on a un regard rétrospectif sur ses propres pratiques. Ceci peut en partie être dû au type particulier d'étudiants auprès desquels nous avons enquêté. Cependant nous maintenons que l'image d'étudiants ayant des heures pour parcourir un espace qui s'offre à eux et pour saisir une infinité d'opportunités de loisirs est à nuancer fortement. Ce sont des personnes soumises à des contraintes multiples, peu régulières, qui nécessitent l'ajustement constant de l'agencement de leurs activités. Une solution pour s'adapter est d'avoir à portée de main à la fois les espaces d'étude et les espaces de loisirs. Rajouter des activités des loisirs au quotidien, activités importantes, mais reconnues comme moins prioritaires que les études ou le travail, passe alors par la possibilité d'une insertion fine dans un emploi du temps contraint et flexible. Ne pas bouger de son lieu d'étude c'est pouvoir, selon les circonstances, étudier ou sortir entre deux cours. Avoir ses amis toujours à proximité est un moyen d'improviser des rencontres à tout moment en dépit d'horaires imprévisibles et sans cesse changeants. L'espace stable compense alors l'instabilité du temps.

### **II.C. Impact de la proximité des activités flexibles sur le rapport au temps**

Dans chacune des situations que nous avons abordées dans cette section, nous avons montré combien le moment où réaliser son activité peut ne pas aller de soi. Dans chacun de ces cas, les activités ne sont pas prioritaires et doivent pourtant être réalisées, soit en raison d'une nécessité vitale, soit en raison d'une forte valeur associée à cette action. Celles-ci sont alors en compétition pour le temps avec les autres sphères de vie et tout moment qui leur est consacré peut être vu comme empiétant sur du temps que l'on devrait légitimement consacrer à son travail, à sa famille, voire à d'autres loisirs. Les individus se lancent alors dans la recherche d'un moment où il sera possible de réaliser son activité en minimisant la gêne pour le reste de l'emploi du temps.

Dans ce contexte, soulignons que les situations auxquelles nous avons été confrontés étaient celles où les individus cherchent à réaliser des activités théoriquement flexibles dans le temps et l'espace. Cette flexibilité est à double tranchant : d'une part elle explique en partie la constante remise à plus tard de certaines activités – si nous l'avons vu avec les achats, c'est aussi le cas pour certains loisirs –, d'autre part elle



donne aux individus une plus grande marge de manœuvre quant au lieu et au moment de leur réalisation, permettant à l'individu de ne pas avoir à renoncer à certaines activités pour en réaliser d'autres.

Dans ce contexte, la brièveté des déplacements est une condition permettant des évolutions à la fois dans l'allocation des activités – à travers des pratiques interstitielles densifiant le quotidien – et dans la gestion du temps – à travers, selon le lieu, des pratiques plus planifiées ou plus improvisées.

### **II.C.1 Consommer et se distraire à proximité : une alternative au rapprochement domicile-travail**

Nous avons, dans le quatrième chapitre, étudié les différentes façons dont on pouvait analyser le temps de transport. Nous montrions que l'on pouvait notamment le voir comme le résultat de contraintes structurelles impactant la possibilité de multiplier les activités quotidiennes, mais sur lesquelles les individus avaient peu de marge de manœuvre à l'échelle de la journée. Afin d'illustrer cela, nous nous étions appuyés sur les durées domicile-travail – lesquelles sont peu modulables au quotidien – afin de montrer qu'elles avaient un impact sur la probabilité de réaliser des activités supplémentaires. Nous souhaitons ici mettre ce résultat en parallèle avec celui concernant les durées pour se rendre aux activités flexibles, qui sont plus faibles lorsque les emplois du temps sont plus complexes. À l'échelle de la population, les marges de manœuvre en matière de temps consacré à se rendre aux activités flexibles sont-elles comparables à celles liées aux contraintes structurelles que forment les trajets domicile-travail ?

Nous reprenons donc la méthode que nous avons depuis le début de ce chapitre, et qui consiste à étudier les activités en situation par le biais d'une variable renseignant sur les autres activités de la journée. Nous souhaitons ici observer la durée moyenne du déplacement domicile-travail (DDT) en fonction de la situation de la journée (Tableau 20 ci-dessous). Si l'on compare le temps de trajet domicile-travail dans la situation la plus chargée (travail + accompagnements + activités flexibles) au temps de DDT en situation la plus simple (uniquement des activités professionnelles), on peut considérer que l'écart entre les deux représente le temps qu'il faut économiser sur son temps de travail pour pouvoir se permettre de réaliser ces activités supplémentaires. Nous souhaitons ensuite comparer cette marge de manœuvre à la marge de manœuvre nécessaire à la réalisation d'achats et de loisirs.

Tableau 20 : Durée du trajet domicile-travail en fonction de l'emploi du temps<sup>18</sup>

	Moyenne (minutes)	N	% des emplois du temps parmi les personnes qui ont travaillé
Travail	46,9	5 035	40,5
Travail + flexible	39,3	4 048	33,8
Travail + Accompagnements	36,9	1 701	13,5
Travail + Accompagnements + flexible	32,8	1 516	12,3
Total	41,7	12 290	100

*Champ : habitants majeurs d'Île-de-France ayant réalisé au moins un trajet en trace directe entre domicile et travail. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

Nous reprenons donc les durées domicile-travail, calculées de la même façon que dans le chapitre 4<sup>19</sup>. On observe que les personnes qui ont les emplois du temps les plus complexes sont celles qui ont les durées domicile-travail les plus courtes, ce qui rejoint les résultats de la littérature et du chapitre 4. L'écart moyen de la durée domicile-travail entre quelqu'un se contentant de faire des déplacements professionnels et quelqu'un réalisant en plus un accompagnement et une autre activité est de 13,5 minutes (Tableau 20), soit – si la personne n'a fait que des boucles simples – 27 minutes d'économisées sur une journée.

On peut mettre ce résultat en regard avec les économies de temps de transport réalisées sur les activités flexibles. Si l'on reprend les tableaux 18 et 19 (pages 304 et 317), on peut étudier les écarts de temps en fonction du programme d'activités<sup>20</sup>. L'économie de temps de trajet pour les motifs achats et loisirs que réaliserait une personne ayant souhaité les intégrer au sein d'une journée où elle travaillerait et ferait des accompagnements par rapport à une personne réalisant juste ces deux activités flexibles sur la journée serait en moyenne – si la personne est rentrée au domicile entre chaque activité – de 22 minutes<sup>21</sup>.

Le gain en temps apporté par l'optimisation des trajets sur les activités du quotidien flexibles est donc du même ordre de grandeur que celui apporté par des éléments décidés sur le long terme que sont l'emplacement du domicile et celui du travail. Dit autrement, pour les activités flexibles, les économies de temps auxquelles sont contraintes les personnes qui souhaitent ou doivent complexifier leur quotidien sont

18 Voir annexe page 527 pour la répartition. Par ailleurs des tests de WMW montrent que tous les écarts sont significatifs.

19 C'est-à-dire en nous penchant exclusivement sur les actifs qui ont réalisé au moins un trajet en trace directe entre leur domicile et leur lieu d'emploi.

20 Rappelons qu'ils sont significatifs et vont dans le même sens pour les achats et les loisirs (à savoir dans le sens d'un raccourcissement lorsque l'emploi du temps devient plus contraint).

21  $[\text{Effort pour se rendre aux achats (2f-TAf)}]*2 + [\text{Effort pour se rendre aux loisirs (2f-TAf)}]*2$ . On multiplie par deux, car on considère un aller et un retour.

du même ordre de grandeur que celles offertes par un emplacement « favorable » du lieu de travail. Nous pouvons en déduire que les marges de manœuvre fournies par la flexibilité des activités dans l'espace jouent bien un rôle clé dans la possibilité d'augmenter le rythme de vie à l'échelle de la population : elles sont d'une ampleur similaire à celles liées à la répartition de l'emploi et des logements. Elles forment alors un contrepoids aux contraintes temporelles imposées par les activités structurantes. En retour, les personnes qui ont des marges de manœuvre sur *leur emploi du temps* – sous la forme de la possibilité de renoncer à certaines activités contraignantes ou la volonté d'abandonner certaines activités contingentes – peuvent se permettre de rallonger leurs trajets.

L'ajustement des emplacements d'activités, au-delà de cet effet de gain de temps qui rend possible une augmentation du rythme de vie, a un impact sur la façon dont les individus les agencent et gèrent leur temps. C'est ce que nous allons analyser dans les deux sections à venir.

### **II.C.2 La densification du quotidien passe par le chaînage de micro-déplacements**

Nous avons insisté sur le fait que, dans le cas des loisirs en situation de concurrence pour le temps comme dans le cas des achats, la réduction des distances pour s'y rendre servait à les insérer dans les interstices d'autres activités. Or ces moments glissés dans le quotidien dense peuvent être faits depuis le domicile ou bien en exploitant les « temps morts » de la journée que représentent l'heure du déjeuner et le chemin du retour. L'enquête qualitative suggère que l'insertion d'achats et de loisirs dans les interstices du quotidien repose souvent sur de très courtes distances. Nous souhaitons vérifier la validité d'une généralisation de ce type de comportement à l'échelle de la population et voir où dans les chaînes de déplacement se situent de telles pratiques interstitielles. Nous allons voir qu'à l'échelle de la population d'Île-de-France, l'appui sur la proximité pour insérer des activités dans le quotidien ne se fait pas de la même façon pour ces deux activités.

Les activités réalisées au sein de boucles complexes mélangeant différentes sphères sont-elles plus fréquemment réalisées à proximité que les autres ? Les activités qui se trouvent entre deux autres activités sont-elles associées à des déplacements plus courts ?

Pour répondre à ces questions, nous allons classer les activités en fonction du type de boucle au sein desquelles elles s'insèrent, et en fonction de leur position au sein de la boucle (nous détaillons la méthode dans l'encadré de l'illustration 30). Pour chaque

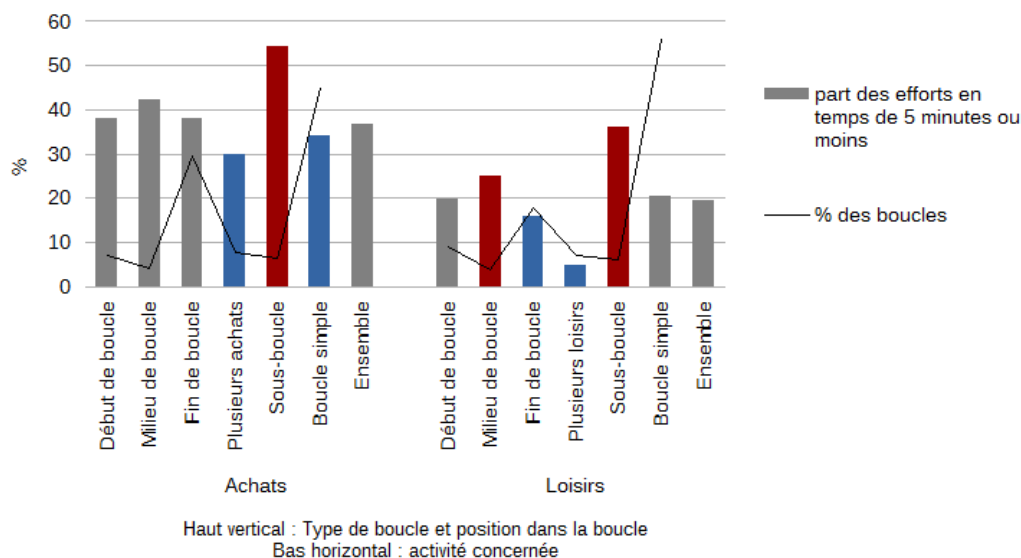
catégorie, nous allons nous intéresser à la part des activités réalisées à l'aide de « micro-déplacements ». Nous allons ici considérer qu'une activité a été réalisée en exploitant les « micro-déplacements » lorsque l'effort en temps consacré à s'y rendre est de 5 minutes ou moins<sup>22</sup>.

Tout d'abord, seuls 20 % des loisirs sont pratiqués à une distance qui nécessite moins de 6 minutes de trajet (c'est-à-dire sont potentiellement interstitiels) contre 37 % des achats (Illustration 30). Ceci confirme le constat que nous faisons d'une plus grande optimisation des destinations vers les achats que vers les loisirs, les seconds étant plus fréquemment régis par une logique de maximisation de l'utilité à destination.

---

<sup>22</sup> Comme les enquêtés ont tendance à arrondir leur temps de déplacement aux 5 minutes supérieures ou inférieures, très peu d'entre eux ont déclaré des temps de déplacement de une, deux, trois ou quatre minutes. Par conséquent, « 5 minutes ou moins » représente la plus petite tranche de temps analysable.

Illustration 30 : Part des activités interstitielles en fonction de la place de l'activité dans la boucle



Champ : boucles de déplacements contenant des achats ou des loisirs, réalisées par des habitants majeurs d'Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

En rouge sont les surreprésentations et en bleu les sous-représentations (tests du  $\chi^2$  hautement significatif pour les loisirs comme pour les achats,  $p < 0,001$ ).

Construction : en réalité, nous comptons ici les *boucles* contenant les activités. Si une boucle contient des loisirs, nous identifions où se trouve l'activité de loisir dans la boucle. Les boucles qui contiennent une seule activité d'achat ou une seule activité de loisir sont notées « boucle simple ». Si la boucle contenait plusieurs achats ou plusieurs loisirs, nous le précisons et mesurons l'effort moyen par loisir (ou achat) réalisé (voir chapitre 6). Comme les boucles qui contiennent plusieurs activités d'un même type ne représentent que 7,2 % des boucles contenant des loisirs et 7,9 % des boucles contenant des achats, dans la majorité des cas on peut considérer qu'une boucle équivaut à un activité étudiée. Nous avons ensuite croisé cette variable avec une variable précisant si l'effort consacré à se rendre à l'achat ou au loisir avait été supérieur à 5 minutes ou non. Nous précisons en outre la fréquence de telles boucles sur l'ensemble des boucles réalisées contenant ce motif.

Lecture : au sein des boucles contenant des achats, 7 % contiennent les achats au sein d'une sous-boucle. Parmi ces boucles, 54 % d'entre elles ont nécessité que l'on consacre 5 minutes ou moins à aller sur le lieu des courses. À l'inverse, 45 % des boucles contenant des achats sont réalisés dans une boucle simple, mais parmi ces derniers seuls 34 % ont nécessité un effort de 5 minutes ou moins. Du côté des loisirs, 6 % sont réalisés dans une sous-boucle, parmi lesquels 36 % ont nécessité 5 minutes ou moins de trajet.

Au-delà de ce constat général, les pratiques interstitielles des loisirs sont-elles les mêmes que celles des achats ? Si l'on commence par les points communs entre les achats et les loisirs, on observe que dans les deux cas, les activités auxquelles on consacre moins de 6 minutes de trajet sont fortement surreprésentées lorsqu'elles s'insèrent au sein de sous-boucles : elles représentent 54 % des achats et 36 % des loisirs réalisés dans ces conditions (Illustration 30). Les activités réalisées en milieu de boucle sont elles aussi plus fréquemment réalisées à des durées de trajet très proches<sup>23</sup>. En outre, les activités sont plus fréquemment réalisées plus loin lorsqu'elles sont plusieurs à être réalisées au sein d'une même boucle. Ceci confirme que lorsque l'on regroupe plusieurs activités ensemble, c'est pour tirer le maximum d'une destination « distante »<sup>24</sup>.

En revanche, on observe des différences sur certains points. Ainsi, on consacre plus fréquemment que la moyenne de longues durées de transport aux achats que l'on fait au sein de boucles simples : seules 34 % des courses sont alors réalisées à moins de 6 minutes. Il apparaît que le domicile est rarement exploité comme point de départ pour faire de très courts déplacements pour achats, soit que les distances pour atteindre les commerces soient plus longues en raison d'un manque de mixité fonctionnelle, soit que la réalisation d'un achat au sein d'une boucle simple soit le signe d'une volonté d'isoler l'achat *dans le but* d'y consacrer plus de temps.

Par ailleurs, les trajets pour les loisirs sont moins fréquemment courts lorsqu'ils sont réalisés en fin de boucle. Nous y voyons la confirmation des pratiques de long chaînage que nous exposons section I : les loisirs réalisés en fin de boucle sont très souvent des loisirs réalisés après le travail, dont nous avons vu que ce type de chaînage vise à maximiser l'utilité des destinations.

Ainsi, ce sont les activités qui s'insèrent au cœur d'autres sphères du quotidien, dans le tissu des autres occupations du quotidien, qui reposent sur des déplacements très courts en temps. La présence d'opportunités à proximité induit des activités imprévues ou rend possible la réalisation d'activités ce qui permet de densifier le quotidien : les activités au milieu d'une boucle ou en sous-boucle sont bien plus souvent réalisées à proximité des autres. Nous en voyions un exemple du premier cas dans la section sur le chaînage des longs déplacements : Maël nous raconte comment il pouvait, lorsqu'il ne rentrait pas chez lui entre le travail et les concerts à Paris, toujours trouver un lieu où manger quelque chose en attendant. Il saisit l'opportunité de la présence d'une forte densité de restaurants et de bars pour rajouter une activité

---

23 Bien que la valeur ne soit pas statistiquement significative pour les achats.

24 Même si ici pour nous la « distance » commence dès la sixième minute de trajet.

en attendant le début du spectacle. Sous une autre forme, être à même de saisir les opportunités qui se présentent en chemin représente aussi un usage de la proximité qui donne lieu à une densification du quotidien. Dans ces cas-là, la situation génère la création d'objectifs non formalisés auparavant. Nous en avons vu un exemple dans le chapitre précédent lorsqu'Euxane, en chemin pour faire des achats de perles de bain, finissait par acheter un cadeau pour une amie et des cartes Pokémon. Dans un même ordre d'idée, Caroline profite des opportunités en chemin en faisant des tournées au domicile de ses patients :

« Mardi j'avais fait un petit peu de courses entre deux personnes, je m'étais pris une grappe de raisins et puis deux pommes, parce que les fruits étaient beaux chez un petit arabe vous savez. » (Caroline, active occupée, célibataire, sans enfant)

Ainsi, se trouver à proximité immédiate de certaines opportunités génère la réalisation d'activités supplémentaires, non nécessairement anticipées, mais en accord avec les aspirations et les valeurs des individus. Cependant, cela passe par la possibilité de voir les commerces et les services accessibles autour de soi, et de s'arrêter en chemin pour pouvoir s'y rendre. Cela nécessite un mode de transport permettant d'enchaîner les activités en changeant d'échelle de distances.

La baisse du temps de trajet lorsque l'emploi du temps se complexifie est donc aussi associée, en particulier pour les achats, à des activités de chaînage qui permettent de saisir les opportunités à proximité de là où l'on se trouve. Ceci a plusieurs implications du point de vue de l'usage du territoire et des modes de transport : d'une part, cela suppose que seront favorisées les personnes qui disposent de la possibilité de multiplier les activités non pas seulement autour de leur domicile, mais aussi autour de leurs autres lieux d'activité ; d'autre part, que seront favorisées les personnes dont les modes de transport leur permettent de passer efficacement de déplacements longs à déplacements courts.

### **II.C.3 Improviser ou planifier : un choix tactique induit par les moments où la proximité est disponible**

En décrivant les pratiques de proximité, nous avons pris soin, autant que possible, de nous concentrer sur la durée des trajets, sans préciser nécessairement d'où ils partaient. La raison en est que réduire le temps consacré à se rendre à une activité n'est pas une tactique qui se déroule uniquement autour du domicile. Une grande partie des pratiques de proximité se mettent en place autour du lieu de travail, d'étude, de loisirs ou de scolarisation des enfants. Les activités sont alors enchaînées

loin du domicile, mais sur de très courts trajets à chaque fois. Les loisirs des étudiants, centrés à faible distance de la faculté, ou ceux des actifs occupés qui manquent de temps, qui s'appuient sur l'offre autour du travail à la pause déjeuner, en étaient des exemples.

Pourtant, les pratiques de proximité n'ont pas le même impact sur l'agencement du quotidien des individus selon que la possibilité d'y avoir recours est constante ou qu'il s'agisse là d'une stratégie applicable à des moments bien précis de la journée. Nous allons voir que l'on peut distinguer deux types de situations différents : celui où la proximité est disponible tout le temps, ce qui permet des pratiques d'improvisation ; celui où il faut planifier précisément le moment où l'on saisira la possibilité de réduire ses trajets en raison du fait que les opportunités que l'on souhaite atteindre ne seront que ponctuellement à proximité de là où l'on se trouve.

### ***II.C.3.1 L'émergence de pratiques « d'improvisation planifiée » lorsque l'accès à la proximité est constant***

Nous avons vu qu'à certaines échelles de temps, on sait que l'on se trouvera, nécessairement, à proximité de l'opportunité que l'on recherche, ce qui permet une absence de planification quant au moment où l'on réalise ses activités. Nous souhaitons insister ici sur l'importance du caractère *constant* de cette offre dans la possibilité de développer un tel rapport au temps.

Ce type de situation se rencontre le plus fréquemment autour des activités d'achats des ménages habitant en zone relativement dense. Par conséquent, pour eux, les routines sont soit faibles, soit dues à des formes d'organisation et de disponibilité *au sein du ménage*. Voici le récit des moments d'achats d'Étienne et Élodie, habitant en Petite Couronne dense.

« ÉTIENNE : Les courses j'ai plutôt tendance à les faire soit le week-end ou alors en rentrant le soir en m'arrêtant dans un supermarché tu vois quelques fois. [...] Non on y va plutôt le dimanche matin ou...

ÉLODIE :... ou le samedi matin.

ÉTIENNE :... ou le samedi matin.

ÉLODIE : moi quand je fais les courses j'y vais en vélo et je me fais livrer la plupart du temps. » (Étienne et Élodie, couple biactif, trois enfants de 4, 8 et 10 ans)

Pour les courses, Étienne et Élodie n'ont pas de jour ou d'horaire bien défini. De la même façon, pour Émilie et son conjoint, qui sont tous les deux professeurs, c'est l'après-midi où ils finissent tous les deux tôt qui définit le jour où faire les achats.



Comme on le voyait dans l'exemple d'Euxane (page 314), le moment de l'achat lui-même n'est pas stabilisé. Si chaînage avec le travail il y a, ce chaînage se fait à proximité *du domicile*, ce qui permet de le faire quel que soit l'endroit d'où l'on revient. Vivre à proximité d'une offre dense est une assurance contre les imprévus et une garantie d'adaptation. Les contraintes liées aux courses ne relèvent pas de la façon de minimiser le temps de trajet, mais plutôt des moments dans la semaine qui impactent le moins possible l'organisation quotidienne avec les enfants. La minimisation du temps de trajet va de soi.

On peut se remémorer l'exemple de Zoé, qui avait changé ses pratiques d'achat au moment de son déménagement de Paris vers le périurbain. Elle constatait qu'alors qu'avant elle ne planifiait jamais, il lui avait fallu apprendre à prévoir et faire des listes de courses après son emménagement en zone moins dense. Non seulement de très faibles durées de déplacement sont une condition *sine qua non* à un fractionnement des achats, mais grâce à elles on sait l'achat possible à tout moment, ce qui épargne la nécessité de planifier le moment où l'on s'y rend, et économise donc la charge mentale nécessaire à l'anticipation des achats. On est dans un cas où les possibilités offertes par l'espace modifient le rapport au temps.

Naturellement on assiste aussi à des pratiques d'improvisation basées sur la proximité ailleurs qu'autour du domicile. Un cas concerne les achats ponctuels des actifs travaillant en zone dense.

« Je vais pas me déplacer juste pour ça en fait. Et pour toutes mes courses de fringues c'est pareil. C'est-à-dire, j'ai un rendez-vous dans Paris chez un client, il y a une boutique de fringues en face, je vais utiliser le prétexte de ce déplacement pour m'arrêter quinze minutes et faire mon shopping quoi. Je vais jamais – enfin ça m'arrive même pas une fois par an – d'aller faire du shopping. Juste comme ça quoi. » (Élodie, couple biactif, trois enfants de 4, 8 et 10 ans)

« Pharmacie bah tu vois, sur le chemin quoi... Il y en a un peu partout donc c'est pareil, quand t'as cinq minutes la première pharmacie qui passe quoi, qui est là... » (Charlotte, célibataire, active, sans enfant)

Ni Élodie ni Charlotte n'ont besoin de planifier ces achats ponctuels, car elles savent que, dans le cadre de leur travail, elles auront suffisamment d'occasions de faire ce type de micro-détour pour ne jamais avoir à y réfléchir. À noter que s'appuyer sur ce type d'opportunité suppose une bonne aisance de la ville et un certain capital économique : il ne s'agit pas de faire des comparatifs de prix. Nous vous renvoyons au texte 11 plus bas pour un contre-exemple.

*Texte 11 : Conditions nécessaires à des pratiques d'achats interstitiels*

La pratique des courses interstitielles permettant de saisir des opportunités loin de chez soi n'est cependant pas aussi accessible pour tout le monde. Elle suppose un certain pouvoir d'achat autorisant cette ouverture des possibles, ainsi qu'une habitude pratique minimale de la ville.

Valérie en est le parfait contre-exemple. En couple biactif, mais avec de faibles revenus, elle a acheté un appartement avec son époux au-delà de l'Île-de-France, non loin de Creil, ce qui pèse considérablement sur leur budget. Elle travaille néanmoins à Paris. Elle évoque ce qu'elle pense de l'offre commerciale qu'elle y trouve :

« Ouais, mais tout est cher, tu vas dans un magasin, les prix sont plus chers qu'en banlieue, et moi ce que je trouve malheureux dans Paris c'est que t'as à la fois tout et à la fois t'as rien du tout. Tu vois ce que je veux dire ? Moi ici je vais dans ma rue principale je trouve tout ce que je veux : j'ai un boucher, j'ai une petite épicerie, j'ai une sandwicherie, j'ai le coiffeur, j'ai l'esthéticienne, j'ai les banques, j'ai plusieurs banques qui sont à côté les unes des autres. Tu vas dans Paris, pour trouver une banque, ta banque. Ben faut que t'en fasses des kilomètres ! Après tu vas avoir beau guetter, surtout moi du côté de Belleville avec tous les magasins de vêtements chinois et tout ça, mais t'as pas... tu vois ? C'est comme on a un cochon d'Inde au centre, la dernière fois j'ai dû faire les courses pour lui trouver la litière et tout ça, j'ai dû faire trois magasins et j'ai pas tout trouvé quoi ! Bah moi je vais à Leclerc, j'ai tout dans le même rayon et moi je suis tranquille. C'est ça aussi qu'il faut voir. C'est pas la même façon de vivre, et puis tout est trop cher. »

(Valérie, couple biactif, travaille à mi-temps, sans enfant)

Cependant, cette improvisation n'est pas totalement improvisée : si les enquêtés ne savent ni à quel magasin ils se rendront ni à quel moment exact, ils savent qu'au cours d'une période donnée (une journée, une semaine ou un mois selon le besoin concerné) ils trouveront ce qu'ils cherchent, et ils sont capables d'identifier au moins vaguement leurs besoins. Maël, qui compte sur la densité parisienne pour trouver un endroit où dîner entre le travail et ses concerts, agit de la même façon. Éléonore se comportait de façon similaire avec ses loisirs : la conscience de l'existence d'opportunités à tout moment à proximité de son lieu d'études lui évitait de planifier trop précisément l'heure précise de ces derniers.

À mi-chemin entre achats et loisirs, Uma aime beaucoup traîner dans les librairies. Elle a déménagé à de nombreuses reprises (elle mentionne avoir vécu dans 16 appartements en 19 ans), toujours dans Paris, et a travaillé aussi à plusieurs endroits en Île-de-France, mais principalement dans le centre. Elle garde des attaches amicales et professionnelles à travers l'ensemble de la ville. Elle entreprend le récit des librairies qu'elle apprécie et en mentionne neuf soit par leur nom soit par leur emplacement dans Paris. L'intégralité de celles qu'elle fréquente sont à proximité d'autres aménités que sont le travail ou les amis : « *j'y allais plus quand j'allais voir une copine* », « *c'est en fonction des emplacements des amis* », « *j'ai travaillé pendant longtemps, pendant 4 ans pour un bureau d'étude qui s'était placé rue de Charonne et donc voilà en sortant bah... c'est vraiment en fonction de là où je suis* », « *j'avais l'habitude d'être là parce que j'enseignais* ». Comme Uma se déplace souvent à travers Paris pour d'autres raisons, elle prend rarement la peine de se déplacer pour se rendre spécifiquement à une librairie. Elle peut compter sur ses visites à ses amis ou ses rendez-vous professionnels pour avoir l'occasion d'aller feuilleter des ouvrages. Cependant, l'abandon de certaines de ses pratiques professionnelles entraîne l'abandon de la fréquentation de certaines librairies. Là encore, la proximité offerte lui permet d'improviser ses moments « d'achats-plaisir ».

La richesse des services, commerces, loisirs et emplois autour du domicile est donc utile, mais pas nécessairement l'unique moyen d'avoir des pratiques interstitielles de proximité. Tout comme nous le voyions avec les loisirs des étudiants, c'est le caractère continu au cours du temps de l'offre de proximité qui permet des pratiques d'improvisation.

### **II.C.3.2 L'accès ponctuel à la proximité impose une planification rigide**

À l'opposé de ces pratiques, on trouve celles où la possibilité de réaliser des activités supplémentaires à proximité de là où l'on se trouve n'apparaît que de façon ponctuelle, ou du moins de façon suffisamment rare pour que l'on veuille s'assurer de la saisir au moment où elle se présente.

En matière d'achat, on peut mettre en évidence des pratiques de planification rigide ayant pour objectif de limiter le temps consacré à se rendre sur le lieu de l'activité, et qui sont particulièrement développées en Grande Couronne. Pour comprendre pourquoi ces pratiques de planification y sont plus répandues, on peut s'intéresser à la gestion du temps des personnes qui n'ont pas de commerces à moins de cinq minutes de chez eux. On peut prendre l'exemple de Kathy, qui réside dans le périurbain :

« Le mercredi, je ne travaille pas. Donc, le mercredi, je suis à la maison jusqu'à 10 h. Et puis à 10 h, je pars à Provins pour déposer ma fille et sa copine pour le multisports. Comme le cours est assez long, j'ai le temps de faire mes courses. Et puis je rentre à domicile pour l'après-midi. [...] Le vendredi, c'est la même chose, sauf qu'à 18 h 30, je vais à Donnemarie pour chercher les produits de l'AMAP. [...] Le samedi... le matin, je suis là jusqu'à 9 h, et à 9 h 30, je retourne à Provins pour le cours de solfège de ma fille, et en même temps, moi, je fais le marché à Provins. Donc, si j'ai le temps, le marché, ou je vais aller dans les autres magasins de la ville. Comme je suis dans la ville, il y a une heure et demie de temps, donc, c'est là que je vais... oui, marché et s'il y a d'autres magasins à voir. Et puis voilà. » (Kathy, couple biactif, un enfant de 9 ans)

Rappelons-nous que la description des moments des achats par Étienne et Élodie étaient floue (page 335) : « *plutôt tendance* », « *quelques fois* », « *plutôt le dimanche ou le samedi matin* », « *la plupart du temps* ». La description de Kathy en revanche est au présent, précise, et donne le sentiment qu'il existe peu de façons alternatives d'agencer son quotidien. Elle s'appuie sur des pratiques de chaînage et de proximité pour réussir à intégrer toutes ses activités dans la semaine. Cependant, la complexité même de ses pratiques interstitielles et leur dépendance aux autres activités du quotidien les rendent extrêmement fixes dans le temps. Les moments où elle réalise ses achats sont clairement optimisés et d'autres ne feraient pas aussi bien l'affaire. Alors même que Kathy travaille à domicile et à 80 % – ce qui, imagine-t-on, pourrait impliquer plus de souplesse dans sa gestion du temps –, la volonté de minimiser le temps de transport consacré aux courses impose une rigidité aux moments où il est possible d'aller faire les achats.

Pour les couples habitant dans les zones moins denses, les courses doivent être à proximité *du travail* ou *d'une autre activité* (telle que le loisir d'un des enfants) et sont donc dépendantes de l'endroit où se trouvent les individus durant la semaine. Pour ceux ayant des semaines où tous les jours ne se ressemblent pas ou travaillant ponctuellement à domicile, on assiste alors à une rigidité de la routine autour des courses, et ce d'autant plus que la segmentation est grande. Tout comme le couple d'Étienne et Élodie, Kathy aussi s'appuie sur une réduction du temps de trajet pour aller faire ses courses. Cependant, en raison des créneaux restreints sur lesquels elle peut y faire appel, cette réduction de temps de trajet s'accompagne d'une limitation des possibilités en termes d'improvisation.

Dans les deux cas, les pratiques de chaînage sont employées pour saisir les opportunités et donc pour complexifier le quotidien. Cependant, dans le cas où les individus sont continuellement dans une zone avec une bonne accessibilité, les enchaînements peuvent avoir lieu à plusieurs moments dans la journée ou dans la semaine et ne rigidifient donc pas le quotidien : l'enchaînement de deux activités peut être remplacé par un autre enchaînement, voire par une boucle simple. Ne pas chaîner à l'instant « t » signifie que l'individu chaînera à un autre moment. Dans le cas d'une accessibilité ponctuelle, le chaînage doit nécessairement se faire à un moment précis, sans quoi l'activité ne sera pour pas être réalisée ou sera repoussée à un autre jour moins chargé, ce qui peut entraîner les emplois du temps fractionnés et riches en temps morts comme ceux des personnes accompagnant leurs enfants aux activités extrascolaires sans pouvoir remplir les interstices que nous observions dans la première section de ce chapitre.

### ***II.C.3.3 La proximité accessible dépend de l'emploi du temps de l'individu***

Par conséquent, selon le jour et les contraintes des individus, le lieu où se déroule l'improvisation peut varier. Ainsi on peut analyser les pratiques d'Adèle, qui habite dans une zone riche en aménités, mais travaille sur un lieu où il y en a peu, à une heure de chez elle. Elle raconte ses rendez-vous chez le coiffeur, lorsqu'elle ne travaille pas :

« Bah il est en bas de chez moi donc c'est quand j'ai du temps je passe et je demande s'ils ont un rendez-vous à me donner. Donc la dernière fois que j'y suis allée c'était parce que j'étais en vacances. Je passais devant, je leur ai demandé, ils avaient du temps. Et la fois d'avant, c'était un samedi après-midi, ils avaient du temps. Pour l'instant ils ne m'ont jamais refusé, mais s'ils me refusaient je rentrerais juste, et voilà, c'est à côté de chez moi. » (Adèle, couple biactif, sans enfant)

Visiblement, les moments où Adèle « a du temps » ne sont pas prévus à l'avance. Il s'agit donc, lorsque ces moments émergent, de les saisir au vol. Comme aller chez le coiffeur nécessite ordinairement un rendez-vous, la très grande proximité avec le domicile permet de se décider sur une impulsion, avec le minimum de temps entre la prise de décision et sa réalisation. La proximité permet de varier les modalités de saisie des opportunités : elle peut s'y rendre en revenant d'une autre activité, mais si le coiffeur n'est pas disponible, elle peut renoncer à son chaînage sans que cela représente un coût supplémentaire notable en temps de transport.

Les jours où elle travaille, en revanche, la situation se présente de façon différente. En effet, une grande partie des services auxquels elle fait appel sont situés autour de chez elle, et non pas à proximité de son lieu de travail, qui est implanté dans une zone très pauvre en aménités et se trouve à une heure de trajet de son domicile. Dans la mesure où elle travaille loin de chez elle et y rentre tard en raison d'activités de loisirs le soir, les aménités qui lui permettraient d'improviser en jour ouvré devraient se trouver autour de son lieu d'emploi. C'est d'ailleurs là qu'elle a une pratique sportive interstitielle sur sa pause du midi. Pour peu que l'on travaille quotidiennement dans une zone riche en aménités, des pratiques d'improvisation autour de ce lieu sont donc possibles. De façon similaire, Uma, qui travaille parfois dans Paris et parfois en Grande Couronne, constate que ses pratiques d'achats diffèrent selon son lieu de travail de la journée. Lorsqu'elle travaille hors de Paris elle a de longues journées de travail, auxquelles s'ajoute environ une heure de trajet domicile-travail. Cela a un impact sur sa possibilité de faire des achats au retour. En revanche, les choses sont différentes lorsqu'elle travaille dans Paris :

« C'est quand même difficile quand je suis ici<sup>25</sup> parce que quand tu rentres tout est fermé. Sinon quand je suis à Paris je peux faire une course en milieu de journée, de finir à la dernière minute d'un déjeuner, j'ai déjeuné quelque part, je me rappelle plus, tu verras sur la fiche, pas dans mon quartier... ah si, à Bastille, et du coup j'ai regardé sans rien acheter, rue de Charonne et du Faubourg Saint-Antoine. » (Uma, active occupée, célibataire, un enfant de 6 mois)

L'improvisation basée sur de courts trajets ailleurs qu'autour du lieu de résidence est donc possible, mais dépend de l'emploi du temps des personnes. Ainsi, lorsque les individus enchaînent les activités de loisir loin de chez eux le soir ou ont de très longues heures de travail (ou de trajet domicile-travail), la densité autour du lieu d'embauche est plus déterminante que celle autour du domicile. Chez ces populations, le retour parfois trop tardif chez soi limite les aménités potentiellement disponibles aux alentours du foyer. Chez les ménages centrés sur la vie de couple en revanche, l'obligation de passer par chez soi afin de se resynchroniser avec la sphère familiale rend possible l'accès aux commerces et services ouverts sur ces horaires autour du domicile, pourvu qu'il y en ait. Le lieu de résidence demeure alors fortement déterminant dans la possibilité de réaliser des activités improvisées ou faiblement planifiées.

---

25 Son lieu de travail en Grande Couronne, où a lieu l'entretien.

Les lieux à proximité desquels il est utile de trouver des aménités pour pouvoir multiplier les activités ne sont donc pas toujours les mêmes en fonction de l'emploi du temps de l'individu. On rejoint là les travaux menés sur l'accessibilité temporelle (Hägerstrand 1970 ; Kwan 1999 ; Weber et Kwan 2002 ; Genre-Grandpierre 2007) : on ne peut analyser les caractéristiques des territoires sans prendre en compte les contraintes temporelles des individus qui les fréquentent. Une zone commerçante peut avoir une accessibilité élevée pour les gens travaillant sur place, mais faible pour les habitants qui rentrent tard le soir lorsque les commerces sont fermés.

À ce titre, le développement de pratiques interstitielles de proximité ne repose pas uniquement sur le fait de résider dans une zone riche en aménités, mais en outre sur un emploi du temps se déroulant dans une zone continuellement dense. Pour l'individu, cela revient à pouvoir – dès lors qu'un « temps mort » apparaît dans son quotidien – ajouter des activités de façon impromptue. Disposer de commerces, services ou loisirs à proximité *de là où l'on est à un moment donné* – or nous ne sommes pas continuellement chez nous – signifie que rajouter ces activités ne changera (presque) rien au reste de l'emploi du temps. Si Élodie peut se permettre d'aller faire un saut pour acheter des vêtements à la sortie d'une réunion, c'est qu'elle sait que cela ne remet pas en cause son trajet pour retourner travailler après, ni son heure de retour au travail ni l'agencement global des activités plus importantes pour elles que ne le sont les achats. La proximité permet alors une *réversibilité* de la mobilité, non pas au sens de V. Kaufmann<sup>26</sup>, mais au sens d'une absence d'impact sur les activités structurantes et les plus fortement valorisées de l'emploi du temps d'un individu. En cela, on se rapproche de la définition de Lebrun pour qui « *être proche, c'est être accessible certes, mais c'est avant tout s'inscrire sans problème particulier, sans bouleversement majeur dans des pratiques individuelles de mobilité* » (Lebrun 2004, p. 175) ou de Bauman pour qui la proximité, par opposition au lointain, « *renvoie en revanche à ce qui ne fait pas problème* » (Bauman 2002, p. 26).

Que se passe-t-il lorsque certaines aménités ne peuvent être trouvées à proximité du lieu où l'on se trouve ? Uma se passe de certains achats les jours où elle travaille en Grande Couronne et les repoussera à un jour où elle travaille à Paris. Adèle est obligée de prendre une demi-journée si elle veut aller chez le médecin. Hadrien repousse certaines de ses démarches – par exemple se rendre à la banque – au week-

---

26 Pour Kaufmann, les mobilités « réversibles » sont les mobilités que l'on peut faire sans qu'elles ne changent durablement la personne qui les a réalisées ni son inscription au sein de son réseau social. Il prend notamment l'exemple des trajets longues distances : il est possible de nos jours pour des vacanciers d'aller passer plusieurs semaines à l'autre bout du monde et d'en revenir sans que leur réseau social ni leur vision du monde ne s'en trouvent particulièrement impactés (V. Kaufmann 2005).

end. En éliminant le problème dans une situation donnée, on simplifie le programme d'activités du jour, sacrifiant certaines activités que l'on cherchait à réaliser. Le problème se déplace alors à l'échelle de la semaine. Si l'activité *doit* être faite, ce sont les moments de respiration – notamment du week-end – qui se trouvent être « remplis » d'activités. Si l'activité est abandonnée, on peut alors dire d'une certaine façon que la situation choisit à la place des individus les activités qu'ils réaliseront. Nous allons développer les effets à plus long terme de ces reports dans la section suivante.

## Conclusion sur la proximité

Lorsque le quotidien devient contraint, on observe que, pour certaines activités, les individus passent d'une logique de maximisation des opportunités à une logique de minimisation des temps de trajet, sous contrainte d'opportunité.

Nous avons vu que les économies de temps de déplacement vers les activités flexibles sont du même ordre de grandeur que celles apportées par une distance domicile-travail « favorable ». Cependant, au-delà de dégager les marges nécessaires à la réalisation de courtes activités supplémentaires, ces économies de temps ont un effet fort sur l'organisation du temps quotidien. Tout d'abord, minimiser les trajets des loisirs et des achats permet de les insérer dans les interstices des activités quotidiennes, densifiant ainsi les emplois du temps, au détriment des temps de repos. Dans un second temps, poussée plus loin, la volonté de raccourcir les trajets peut entraîner deux attitudes temporelles différentes selon la situation dans laquelle se trouve l'individu. Lorsque l'on sait que l'opportunité que l'on recherche est disponible à proximité de là où l'on se trouve sur de larges périodes, la proximité permet de réduire l'anticipation des activités. Avoir accès à des aménités sans avoir à se déplacer longtemps incite les individus à une plus grande improvisation et un allègement de la charge mentale liée à la planification des activités. En revanche, lorsque l'on sait qu'il existe un seul moment dans la journée voire dans la semaine où l'on aura une opportunité à proximité de là où l'on se trouve, la volonté de minimiser le temps de trajet entraîne des pratiques de planification et d'anticipation bien plus rigides.

Est-ce à dire que les personnes qui ont un rythme de vie élevé sont celles réalisant une infinité de micro-déplacements ? Non. Nous avons vu dans le chapitre 4 que le rythme de vie élevé reposait principalement sur l'adjonction d'un déplacement lointain et d'une multiplicité d'activités locales. Ceci est dû au fait que la logique de minimisation des durées n'est pratiquée que lorsque les activités sont insérées dans



des situations déjà contraintes et qu'elles sont perçues comme étant moins prioritaires que les précédentes (car moins valorisées). Dans ces situations, la volonté de réaliser une activité pour laquelle on rechigne à faire disparaître une autre entraîne ce que nous appelons les activités en conflit pour le temps. Les individus sont alors dans des situations où ils cherchent des moments où glisser leurs activités supplémentaires tout en impactant au minimum les activités plus structurantes. Les activités prioritaires, elles, demeurent régies par des logiques de maximisation des opportunités, entraînant de longues durées de trajet.

Ainsi, c'est la multiplication des activités contraignantes et structurantes – associée à une maximisation des opportunités dans le cadre de trajets longs en temps – qui entraîne la nécessité de développer des stratégies consistant à disposer les activités de l'intendance du quotidien ou de loisir à proximité de là où l'on se trouve dès lors que l'on souhaite les réaliser. En retour, il est difficile de multiplier à l'infini ces activités structurantes : la densification du quotidien, notamment à l'aide de pratique de chaînage, n'est possible que par l'insertion d'activités plus flexibles et adaptables au quotidien. Faire des changements d'échelle entre les déplacements est donc une caractéristique intrinsèque à la pratique d'un rythme de vie élevé, et la possibilité de le faire en est une condition nécessaire.

### **III. Interactions entre deux horizons temporels : contraintes quotidiennes et marges de manœuvre à long terme**

À l'échelle quotidienne, voire infra-quotidienne, il est nécessaire de pouvoir à la fois chaîner ses activités et ajuster l'emplacement de certaines d'entre elles pour pouvoir multiplier les sphères pratiquées. Que se passe-t-il lorsqu'il n'est pas possible de réduire son temps de trajet en déplaçant l'activité ou en enchaînant les activités entre elles ? On observe que les individus renoncent complètement à leurs activités ou les remettent à un autre moment afin de se retrouver ou bien dans une situation sans contrainte, ou bien dans une situation où le chaînage ou le rapprochement de l'activité est possible.

Dans ce cas, on se retrouve avec une gestion du temps qui suit les mêmes règles que celles que nous observions autour de la proximité : les individus qui savent qu'ils auront une multitude d'opportunités de réaliser leur activité un autre jour auront

tendance à improviser, tandis que les autres planifieront plus étroitement le moment et le lieu de leur réalisation. En retour, la journée ou le moment où une activité a été abandonnée se retrouve simplifié.

Souvent, les individus ont conscience de ne pouvoir, au sein d'une même journée, réaliser l'intégralité des activités qu'ils cherchent à accomplir. Dans ce cas, la succession des sphères d'activités – qui en situation de rythme de vie élevé se fait au cours d'une journée – peut ne se faire que sur plusieurs jours. On a alors des journées « monotâches » ou des journées sur lesquelles on décide de prioriser une activité qui est ordinairement reléguée au second rang. Le respect global du système de valeurs de l'individu se joue alors à l'échelle hebdomadaire, mensuelle ou annuelle.

On peut percevoir le rapport au temps comme une sorte de fractale, le quotidien voire l'activité en étant la plus petite subdivision. Aux échelons supérieurs – qui peuvent être la semaine, le mois ou l'année –, le rythme de vie, l'allocation des activités et la gestion du temps suivent des règles relativement identiques à celles suivies au quotidien. En particulier, les individus décident de ne pas planifier certaines de leurs activités que s'ils pensent qu'ils se retrouveront spontanément dans une situation favorable à sa réalisation dans la période sur laquelle ils aimeraient qu'elle adienne. À l'inverse, le constat que cette situation ne se matérialisera pas d'elle-même entraîne des techniques visant à la faire advenir. L'individu peut alors manipuler les situations afin de favoriser la réalisation de certaines de ses aspirations.

Dans cette section, nous allons commencer par montrer comment le report des activités au lendemain ou l'ajustement constant aux situations peut à terme poser problème. Puis nous montrerons les protections que mettent en place les individus pour maintenir sur le long terme les activités auxquelles ils accordent de la valeur.

### **III.A. La récurrence des déterminants quotidiens des situations : un risque de simplification des agendas à long terme**

En nous plaçant à l'échelle de la situation, nous montrons systématiquement la façon dont une valeur était traduite en action, éventuellement au détriment d'une autre. Or dans certains cas, les valeurs en concurrence pour un créneau sont à un niveau de priorité suffisamment similaire pour que la réponse à la question de savoir quelle sphère d'activité traduire en action ne soit pas évidente : le système de valeurs ne donne pas explicitement priorité à l'une ou l'autre et l'on se retrouve dans une situation où les buts ne sont pas clairs. C'est alors la situation qui décide systématiquement de quelle activité sera priorisée. Le risque est alors, si la situation

orienté toujours dans le même sens, d'une réduction de la diversité des emplois du temps non seulement à l'échelle du quotidien, mais aussi à l'échelle de la semaine, du mois ou de l'année : une des sphères qui en théorie a de l'importance pour l'individu disparaît alors.

Prenons l'exemple d'Étienne et Élodie, couple biactif avec trois enfants de moins de dix ans. Les deux conjoints ont chacun un emploi de cadre qui n'est délimité dans le temps par aucune règle endogène. Étienne, outre le temps passé sur son lieu d'embauche, travaille souvent chez lui le soir quand les enfants sont couchés ou tôt le matin avant qu'ils ne soient levés. Il résume bien la situation lorsque nous abordons directement la question du manque de temps, tandis qu'Élodie, de son côté, insiste plutôt sur les activités auxquelles elle est obligée de renoncer.

« ÉTIENNE : Euh ouais parce que moi... j'ai plein de projets et puis j'ai envie de passer un peu de temps avec ma femme et mes enfants même si on peut pas tout le temps donc oui j'ai l'impression de manquer de temps oui. Parce que j'estime que j'ai plein d'autres trucs à faire autres que mon travail quoi ! Auquel je consacre déjà beaucoup de temps. »

« ÉLODIE : ouais, bah j'aimerais par exemple faire des activités le soir, mais pas possible quoi.

Q : T'aurais aimé faire quoi par exemple ?

ÉLODIE : ah non bah j'aurais aimé faire de la chorale, faire du piano, je voudrais avoir des ruches, voilà, plein de trucs ! » (Étienne et Élodie, couple biactif, trois enfants)

Le problème n'est donc pas simplement d'agencer les activités pour pouvoir toutes les réaliser, mais que, dans l'absolu, il n'y a pas assez d'heures dans la journée pour consacrer autant de temps qu'ils le souhaiteraient à leur famille et à leur travail.

Comment ont lieu les arbitrages autour des sphères à favoriser ? Dans leurs discours, Étienne et Élodie suggèrent que ces arbitrages se font en couple, de façon réflexive. En particulier, ils développent une politique commune concernant les accompagnements et les récupérations le soir, permettant de répartir entre les deux les compromis professionnels qu'ils ont décidé de faire. Par extension, le récit de ces arrangements autour de la mobilité liée aux enfants, entre école, loisirs et situations d'urgence, prend une place importante durant l'entretien. On peut le résumer par cet extrait :

« ÉTIENNE : moi je pointe pas non plus. Je suis assez libre dans le choix de mes horaires si ce n'est mes contraintes de rendez-vous enfin de réunion avec d'autres gens tu vois, mais il y a des jours où je peux arriver

au bureau avant huit heures, c'est pas régulier, il y a des jours où je peux rester après huit heures, et en fait souvent avec Élodie on alterne pour que – donc il y a toujours quelqu'un qui amène les enfants à l'école le matin, un de nous deux, et puis celui qui a pas fait le matin il fait le soir pour être à sept heures à la maison. [...]

Q : Et c'est des jours fixes qui amène qui ?

ÉLODIE : non.

ÉTIENNE : non, c'est en fonction des contraintes des uns et des autres. »  
(Étienne et Élodie, couple biactif, trois enfants)

On constate qu'il existe une ligne directrice au sein du couple quant à l'investissement de chacun dans la prise en charge des enfants. Cependant, cette ligne directrice s'adapte en fonction des contraintes professionnelles, dont nous voyons qu'elles sont variables, afin de minimiser l'impact des accompagnements sur le travail. Une des conséquences de ce type de situation est ainsi souvent une assez faible routinisation des agencements entre ces sphères. En effet tant que la question de la sphère d'activité à prioriser dépend des circonstances, le problème de leur agencement se pose quasi quotidiennement, et la solution varie selon la situation du jour.

Cela suppose cependant que les conjoints fassent le pari que la situation va alterner de façon équitable, favorisant l'accompagnement tantôt par un conjoint tantôt par un autre. La volonté d'équilibrer la charge des enfants au sein du couple de cette manière ne fonctionne que si l'investissement plus fort d'un jour contrebalance le moindre investissement dans la sphère familiale un autre jour. Or dans les faits, ce n'est pas nécessairement le cas. Plus loin dans l'entretien, je leur demande s'il s'agit d'une semaine « normale » :

« ÉTIENNE : Donc non non ça a été une semaine un peu régulière en alternance matin-soir.

ÉLODIE : il y a pas eu d'alternance.

ÉTIENNE : si il y a eu, le matin. » (Étienne et Élodie, couple biactif, trois enfants)

Effectivement, Étienne a accompagné deux fois leur fille au centre de loisirs<sup>27</sup>, mais c'est Élodie qui a fait les autres accompagnements et est rentrée suffisamment tôt quatre soirs sur cinq pour laisser partir la nounou. Nous voyions chapitre 4 (page 206) que le fait qu'Élodie travaille plus proche du domicile, et dispose d'un

---

27 Les horaires du centre de loisirs sont identiques à ceux de l'école. Nous sommes en période de vacances, les deux autres enfants sont chez leurs grands-parents.

mode de transport plus fiable pour ses trajets domicile-travail, n'était pas étranger au fait que ce soit elle qui soit obligée de rentrer chercher les enfants en cas d'imprévu. On voit ainsi que si la situation oriente la décision de quelle valeur prioriser, il y a toujours le risque de voir émerger sur le long terme des tendances opposées aux projets que l'on avait conçus. Soulignons que la situation ne fait pas émerger des activités en contradiction totale avec les valeurs d'Étienne : si son avancement professionnel lui était parfaitement indifférent, ces conflits ne se résoudraient pas de la même façon et il faudrait des circonstances inclinant très fortement en faveur de son travail pour qu'il renonce aux accompagnements.

Ainsi, dans notre cas, sans qu'une véritable routine ne se soit mise en place – la question de savoir qui accompagne et qui rentre tôt se pose chaque jour –, une récurrence existe, qui est défavorable à l'investissement d'Étienne dans les activités familiales. Sur le long terme, c'est donc une sphère d'activité de moins dans son agenda. Ce constat rappelle celui de J.-C. Kaufmann (2010) lorsqu'il s'intéresse aux répartitions des tâches ménagères au sein des couples : maintenir une répartition équitable entre les deux conjoints peut exiger une énergie considérable même lorsqu'il n'y a pas un manque de volonté d'un des deux membres du couple.

### **III.B. Deux manières d'agencer la situation : des choix de long terme pour orienter l'activité quotidienne**

Pour peu que les individus du ménage prennent conscience de cet écart entre leurs aspirations et leurs activités effectives et le perçoivent comme un problème, une enquête peut être menée pour trouver des solutions alternatives.

Nous voyons deux types de manipulations, qui correspondent à deux éléments du quotidien : la gestion planificatrice du temps et la modification de la situation. D'une part, on peut décider d'avoir une pratique planificatrice par rapport à cette activité ou par rapport à l'ensemble de son emploi du temps. Planifier, c'est décider que sur un créneau ce sera telle activité qui sera faite : implicitement on la rend prioritaire à ce moment-là. C'est ainsi modifier la situation imposée par les autres activités qui l'entourent et qui forment des contraintes. D'autre part, on peut modifier la situation spatiale et de mobilité. À l'échelle du quotidien, nous avons vu qu'il était possible de modifier l'emplacement de certaines activités et de chaîner ou non. On retrouve ces deux éléments à l'échelle de la semaine, du mois ou de l'année.

### **III.B.1 Manipuler l'espace : agir sur les lieux fixes**

À l'opposé des pratiques de planification décrites ci-dessus, on peut se remémorer les achats de vêtements improvisés d'Élodie, ou Uma passant dans les librairies non loin des lieux qu'elle fréquente par ailleurs. Ces pratiques, qui n'ont pas de récurrence quotidienne, reposent sur une « improvisation planifiée » à moyen terme, les deux enquêtées pariant sur la forte probabilité de se trouver à proximité de lieux de chalandise appropriés dans un futur raisonnable, qui leur permettra de réaliser leurs aspirations sans avoir pour autant à anticiper précisément où et quand elles les réaliseront. Elles n'ont pas besoin de manipuler les contraintes de leur emploi du temps pour arriver à atteindre leurs objectifs. Une des stratégies des individus peut alors être de s'arranger pour ajuster les environnements au sein desquels ils évoluent, afin de savoir qu'ils seront en situation de réaliser leurs activités sans avoir nécessairement à les planifier.

On peut à ce titre se rappeler l'exemple de Louis (chapitre 4, page 208), qui après plusieurs mois à rentrer trop tard du travail pour passer du temps avec son fils, a fini par déménager afin de réduire sa durée de trajet domicile-travail et rendre plus flexibles ses horaires de déplacement, lui permettant ainsi de rééquilibrer la balance en faveur de sa vie familiale. Il a d'une certaine façon modifié son environnement afin que la situation soit plus souvent favorable à sa participation à la garde de son fils.

Si se rapprocher de son lieu de travail fonctionne, le rapport aux loisirs peut aussi dicter des pratiques de l'espace visant à maximiser ses chances de réaliser ses activités. Nous le voyons d'une certaine façon avec les personnes préférant chaîner les destinations plutôt que de rentrer chez eux, afin de s'assurer de continuer à être en position de sortir (section I.C.2). De façon plus radicale, on peut considérer que c'est ce à quoi font référence certains enquêtés lorsqu'ils disent préférer résider dans Paris pour avoir accès à certaines activités de loisirs, comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

\*

\* \*

Ne pas pouvoir réaliser toutes les activités que l'on souhaite à l'échelle d'une journée suppose donc d'avoir une vision à plus long terme de ce que l'on souhaite faire. Deux positions émergent alors. Ou bien l'on suppose que l'on se trouvera dans une situation qui permettra un rééquilibrage « naturel » de la balance entre les différentes sphères d'activités, auquel cas la gestion du temps se fait au jour le jour en fonction

des contraintes et des possibilités variables, ou bien l'on fait l'hypothèse que la situation risque peu de se présenter de façon favorable, et l'on considère qu'il faut agir sur la situation. Deux solutions existent : soit jouer sur le temps en planifiant ses activités afin de pouvoir les réaliser, soit jouer sur l'espace en s'assurant que l'on réside dans un type d'espace qui fera émerger des opportunités de vivre en accord avec ses aspirations. Cela peut passer par le fait de se rapprocher de son lieu de travail, mais aussi par le fait de vivre non loin des activités de loisirs qui ont du sens pour nous. L'individu s'assure alors d'être constamment dans une situation favorisant la réalisation des sphères auxquelles il accorde de l'importance.

### **III.B.2 Manipuler le temps : planifier et routiniser**

#### **III.B.2.1 Planifier pour s'assurer de la réalisation de certaines activités**

L'idée que l'on peut planifier à différentes échelles de temps est assez évidente, donc nous passerons rapidement dessus. Il est possible de planifier sa journée, comme il est possible de prévoir des mois à l'avance certaines de ses activités.

« Et puis même quand tu as envie de voir des amis, des fois tu regardes un peu à l'avance ton calendrier, et puis si ça peut être que le week-end, parce que par exemple ils sont à Orsay, beh du coup parfois tu peux pas trouver à te voir avant trois mois quoi ! Et au final tu les vois trois fois dans l'année, c'est bien. » (Euxane, couple biactif, deux enfants)

Euxane est lucide sur la probabilité que ses amis, habitant à Orsay, et elle, aient par hasard, à un même moment, suffisamment de temps pour se rejoindre – puisqu'ils habitent relativement loin – et passer un moment ensemble. En effet, pour Euxane, les journées travaillées sont des situations dans lesquels l'ajout de loisirs se fait dans une logique de minimisation des distances : outre le travail, la sphère familiale est prioritaire par rapport aux loisirs. Ajouter une rencontre avec ce couple supposerait un trajet long qu'elle ne veut pas faire sur une journée travaillée.

Elle envisage donc de reporter le trajet à un week-end, où la seule autre sphère à gérer sera la sphère familiale et où il deviendra envisageable de parcourir de grandes distances pour des loisirs, pourvu que la destination représente une opportunité suffisamment attractive (voir ses amis représentant une opportunité de ce type). Ceci laisse donc un nombre restreint de journées libres pour se voir : la probabilité qu'advienne une journée où les deux couples sont disponibles est faible. Il en découle qu'Euxane a alors des pratiques planificatrices pour arriver à voir ses amis.

### **III.B.2.2 « Sanctuariser » certains moments pour des activités précises**

Chez certains individus, la solution passe par la mise en place d'une forme de routinisation délibérée d'une partie de leurs loisirs ou de leurs achats. Cela peut consister en une discipline temporelle pérennisant la pratique d'une activité. En instaurant un créneau horaire pour réaliser une activité, on en fait une activité « obligatoire » afin de s'assurer que l'on ne renoncera pas et que les autres activités ne la feront pas passer au second plan.

Cette technique fonctionne d'autant mieux qu'elle s'accompagne d'un engagement financier ou social. En ce sens, elle est plus efficace pour certains loisirs que pour les achats : on va alors s'intégrer à un club de théâtre où l'absence posera problème aux autres présents, payer un abonnement à un club de sport, *etc.* L'individu se recrée alors une partie des obligations sociales présentes dans les activités contraintes. En outre, l'investissement (souvent monétaire) rend la pénalité si l'on y renonce plus forte que pour les autres activités. L'analyse coût-bénéfice est donc renforcée en faveur de la sortie du domicile dans la mesure où il faut rentabiliser une inscription. Passer par une institutionnalisation de certains loisirs renforce ainsi à la fois la motivation individuelle et les contraintes extérieures.

Certes, en réduisant la flexibilité, on perd en adaptabilité. Cependant, on perd aussi en vulnérabilité. L'avantage de cette routinisation (institutionnalisée ou non) est qu'elle permet la création d'une plage dédiée à une sphère précise et à ce titre protégée d'un envahissement par les autres sphères d'activité. Le créneau peut alors prendre une dimension de point d'ancrage et d'organisation du quotidien, voire se dérouler loin même en cas de pression sur le quotidien. Élodie et Étienne appliquent ce type de stratégie en prenant à tour de rôle une demi-journée de RTT le mercredi afin de pouvoir se consacrer aux enfants.

Enfin, réduire l'incertitude, c'est s'épargner la reproduction d'un calcul coût-bénéfice et la remise en cause de l'intérêt de sortir à chaque occasion. Ainsi, les personnes dont les activités des loisirs ont été abandonnées en raison des contraintes pesant sur leur quotidien conservent souvent une seule activité régulière et nécessitant une inscription. Les activités flexibles ou irrégulières sont plus facilement abandonnées que les activités fixes, routinières et à forte utilité. Sans évoquer l'abandon, Caroline nous raconte un quotidien très fatigant, justifiant ainsi l'absence en sortie en semaine à l'exception de la chorale :



« Q : à part la chorale, ça vous arrive de faire d'autres activités les soirs de semaine ?

CAROLINE : Non, pas beaucoup. Très peu. Très peu parce que déjà je finis à 8 h 20, 8 h 30, et puis je suis plutôt du matin en fait. Le soir quand on a la journée c'est plus difficile quoi. Ouais. » (Caroline, assistante à domicile, célibataire sans enfants)

S'assurer du maintien de certaines activités passe alors par des pratiques qui ont pour effet de rigidifier l'emploi du temps des personnes concernées. L'impossibilité d'insérer les activités dans les interstices en ayant recours à la proximité et au chaînage peut donc, là encore, avoir pour conséquence un plus haut degré de planification du quotidien pour les individus.

## Conclusion

L'objectif de ce chapitre est de montrer que la combinaison d'activités à courtes et longues distances et le chaînage dont nous faisons l'observation quantitativement dans le chapitre 4, sont des pratiques inhérentes aux emplois du temps lorsqu'ils se complexifient : des freins au chaînage et à la relocalisation des activités dans la proximité sont des freins à la hausse du rythme de vie, à la densification des programmes d'activités et à l'improvisation des activités.

Nous avons montré empiriquement ce que nous avons annoncé dans le chapitre précédent, à savoir qu'il existe une hiérarchie des activités, chacune s'insérant dans un réseau d'autres activités plus contraintes, et que, selon la priorité de l'activité que l'on souhaite réaliser par rapport au reste de l'emploi du temps, il était possible de mettre en évidence deux visions différentes de l'espace : soit un élément à franchir pour accéder à plus d'opportunités – et donc un élément fixe à prendre en compte dans la situation comme inaltérable –, soit une contrainte à minimiser – auquel cas la disposition des activités est alors un objet malléable.

Nous avons ainsi montré qu'un certain nombre d'activités ne sont pas malléables dans l'espace – du moins à l'échelle du quotidien – en raison de l'importance que les individus accordent à la qualité du lieu où elles se déroulent. Les activités les plus prioritaires et les plus valorisées sont ainsi généralement les plus fixes dans l'espace. Il en découle que si deux activités fixes dans l'espace ne sont pas compatibles en raison de leurs horaires et du temps pour les relier entre elles, il n'est pas possible de raccourcir le temps consacré à s'y rendre et l'individu est contraint de devoir

abandonner l'une d'entre elles. Ceci explique le maintien d'au moins une activité de longue distance lorsque l'emploi du temps se complexifie. La possibilité de chaîner ces activités entre elles peut abaisser les barrières mises par l'espace, mais ce chaînage est conditionné par l'existence de marges de manœuvre sur les horaires de ces activités.

Lorsque les activités fixes dans l'espace sont aussi fixes dans le temps, la possibilité de complexifier son emploi du temps passe par celle d'intégrer des activités plus flexibles temporellement et spatialement autour des activités structurantes. Ceci nécessite de pouvoir localiser ces activités dans la proximité, et de pouvoir les chaîner avec les activités structurantes. Une offre dense autour du domicile permet là aussi une complexification du quotidien en rendant possible le rajout de certaines activités de loisir supplémentaires le soir.

Cette pratique de densification du quotidien en insérant des activités plus flexibles entre les activités structurantes par des micro-déplacements a des effets sur la gestion du temps qui diffèrent en fonction du lieu de résidence. Dans les zones denses, l'offre en aménités rend possible voire incite à une gestion du temps improvisée, dans les zones moins denses la volonté d'optimiser les durées des trajets oblige à des pratiques temporelles rigides et planifiées. La minimisation des durées de façon flexible repose sur la possibilité d'avoir accès à des activités non loin de là où l'on se trouve *tout au long de sa journée*. En ce sens, habiter dans une zone dense ne joue que peu si l'on en part avant 8 h pour y revenir après 23 h. L'important est la continuité d'une activité sur l'autre : le fonctionnement « temporel » du système de lieux formé par l'ensemble des espaces pratiqués par les individus est plus crucial pour la complexification du quotidien que la bonne desserte de l'une ou l'autre des activités prise individuellement.

Un point commun entre le chaînage et la proximité est le caractère réversible de la mobilité qu'ils offrent. Tout comme accepter d'enchaîner ses activités suppose que le lieu de travail, de loisir ou d'achat ne soit pas un cul-de-sac spatial et temporel, faire usage de la proximité assure des retours au point de départ et donc de nouveaux trajets pour un coût réduit en temps. Ces deux phénomènes se combinent et se renforcent mutuellement. Les personnes qui ont le rythme de vie le plus élevé sont alors celles qui ont la possibilité de jouer sur les deux registres. Tandis que la proximité permet de densifier l'emploi du temps en glissant dans les interstices des activités supplémentaires, la possibilité de chaîner – outre des gains en temps – permet de démultiplier les situations dans lesquelles une pratique des courtes distances est possible. La combinaison d'un chaînage efficace et de pratiques de

proximité permet donc des programmes d'activités réversibles dans l'espace, en ce sens que les réaliser ne remet pas fondamentalement en cause l'organisation des déplacements suivants et plus largement la réalisation des autres activités de la journée. Globalement, si l'espace n'a pas disparu, les frictions qui y sont associées peuvent être considérablement atténuées si l'ensemble des activités de l'individu s'inscrit au sein d'une zone continuellement riche en aménités bien reliées entre elles. L'idéal type d'un tel espace pratiqué permet alors ce que nous appelions pour les étudiants une forme de stabilité de l'espace face à l'instabilité du temps : les contraintes temporelles intrinsèques à chaque activité peuvent prendre le pas sur les problèmes liés au fait de s'y rendre.

Si l'on revient au rôle de l'espace de résidence sur les pratiques la possibilité de complexifier le quotidien, nous avons montré que le risque existe, à plus long terme, que la récurrence des situations entraîne des modifications dans la structure des emplois du temps des individus. À ce titre, le lieu de résidence pourrait favoriser des comportements au quotidien dont la récurrence aurait des conséquences sur le long terme.

Ceci nous ramène au rôle du territoire de vie et des modes de transport dans la possibilité de complexifier son quotidien. Comment les modes de transports et les territoires pratiqués jouent-ils sur la probabilité de pouvoir chaîner ou rapprocher (temporellement) les activités ? Nous avons insisté dans les chapitres 2 et 3 sur le caractère situé territorialement des caractéristiques de modes de transport. Nous pouvons donc en réalité reformuler la question précédente sous la forme suivante : en quoi les différentes interactions transport-territoire jouent-elles sur la possibilité de complexifier les emplois du temps ? Par extension, les habitants d'Île-de-France sont-ils égaux face à la possibilité d'agencer chaînage et proximité et donc de multiplier les activités au quotidien ? Le chapitre suivant est dédié à la question de cette articulation.

## Chapitre 8

# Un « effet quartier » : l'impact du territoire sur le rapport au temps

### Introduction

« Enfin moi j'ai grandi en banlieue, donc ça va c'est pas...on survit, t'as d'autres activités, mais aussi de proximité hein ! T'as aussi un petit restau, tu marches peut-être un petit peu plus c'est tout : ton petit restau, ton petit jardin, tes copains du coin...Et après est-ce que je me verrais vivre en banlieue...je sais pas trop, il faut conduire du coup c'est moins pratique. » (Euxane, couple biactif, deux enfants, habite Paris depuis 15 ans)

Euxane suggère que la vie en banlieue serait une traduction de la vie parisienne où l'on se déplacerait en voiture plutôt qu'à pied. Peut-on à sa suite considérer que les différences, quant à la disposition des activités dans l'espace et quant aux modes de transport employés, ont un effet nul sur le rapport au temps quotidien ? Ayant mis en évidence que concilier de nombreuses activités au cours d'une journée était étroitement associé à une alternance de logiques de maximisation des opportunités (généralement sur des activités professionnelles, d'accompagnements et de loisirs) et de minimisation du temps de trajets (sur les achats et dans certaines situations de loisirs), nous nous interrogeons sur les conditions nécessaires à de telles logiques et à leur articulation entre elles. Qui se trouve de manière récurrente dans des situations favorables à la multiplication des activités<sup>1</sup> ? Les Franciliens sont-ils tous égaux face à la possibilité de complexifier leurs emplois du temps ? Nous souhaitons ici montrer qu'à l'inverse de ce dont tente de se convaincre Euxane, le territoire où l'on réside a un effet sur nos emplois du temps qui dépasse la simple question des modes de transport que l'on emploie pour les réaliser. Nous souhaitons montrer ici qu'il existe une forme « d'effet quartier » non pas sur la sociabilité, l'identité ou les types d'activités pratiquées, mais sur le rapport au temps dans son ensemble, et que cet effet est en partie dû à la disposition des aménités et des modes de transport au sein de la région Île-de-France.

---

<sup>1</sup> Ou, vu sous un autre angle, certains habitants d'Île-de-France sont-ils protégés de l'injonction à faire toujours plus d'activités ?

Dans le chapitre précédent, nous avons émis deux hypothèses quant au type de territoire favorable à chaque logique de mobilité. La première était que lorsque l'on était face à une logique de maximisation des opportunités, avoir accès à une offre plus riche augmente la probabilité de réaliser une activité en augmentant le nombre d'opportunités accessibles pour une durée de déplacement donnée. On peut faire supposer que les Parisiens – dont plusieurs travaux ont déjà souligné la meilleure accessibilité à l'emploi – sont favorisés lorsqu'ils suivent cette logique de mobilité.

La seconde hypothèse était que pour les activités qui impliquent une minimisation des durées de trajet, l'important était de pouvoir exploiter la proximité non seulement autour du domicile, mais aussi en dehors et donc de pouvoir articuler d'une part les régimes de mobilité de différents espaces et d'autre part différentes logiques de distances. À ce titre, le problème ne serait donc pas nécessairement le lieu de résidence, mais l'articulation entre plusieurs logiques de territoires-transports inhomogènes. Dans la mesure où les Parisiens restent plus souvent dans leur zone de résidence et que les transitions entre marche et transports en commun se font de façon souple, on peut considérer qu'ils seraient plus souvent dans une situation favorable à la réalisation d'activités supplémentaires.

Ce chapitre consistera à étudier ces deux hypothèses et donc à réintroduire le territoire et les modes de transport dans nos réflexions sur la mobilité. Nous montrerons tout d'abord que les Parisiens réalisent un plus grand nombre d'activités que les habitants des autres territoires d'Île-de-France. Nous verrons ensuite que ceci peut en partie s'expliquer par un positionnement plus favorable donnant lieu à des déplacements plus courts en temps et de meilleures possibilités de chaîner les activités.

## **I. Un rythme de vie globalement plus élevé dans le centre et plus faible en première couronne**

Nous allons tout d'abord vérifier que les Parisiens ont bien des programmes d'activités plus riches (les jours ouvrés) que les habitants de Petite et Grande Couronne et que cette richesse ne peut s'expliquer simplement par la réunion d'individus aux caractéristiques sociodémographiques associées à un rythme de vie plus élevé. Dans le cas contraire, nous devrions d'entrée de jeu revoir nos hypothèses quant à un potentiel effet du territoire sur le rythme de vie.

Un reproche qui pourrait nous être fait est que les personnes qui ont des dispositions pour un rythme de vie élevé s'installeraient dans le centre, attirées par les représentations qu'elles se font de ce qu'il est possible d'y faire. L'effet sur le rythme de vie ne serait alors pas dû à la densité du territoire ni à l'efficacité des modes que l'on y trouve, mais aux attentes qu'en ont ses habitants. En effet, comme l'expose Authier (2006) en citant Grafmeyer (1994), un point de vue peut être de considérer que « *“les individus [n'étant] jamais strictement équivalents d'un quartier à l'autre”, l'effet de quartier est “toujours en même temps, peu ou prou, un effet de sélection préalable”* » (Authier 2006, p. 211). Or, il poursuit en soulignant que cette attitude est réductrice. Comme le démontre Claire Bidart lorsqu'elle se penche sur l'amitié (Bidart 1997), le contexte résidentiel peut favoriser ou au contraire entraver certaines pratiques sociales, allant dans certains cas jusqu'à contrecarrer les effets des facteurs individuels.

Afin de soutenir ce second point de vue, nous commencerons par montrer que, bien qu'un effet de sélection existe au sein de certaines populations, l'éloignement du centre est souvent associé à une baisse du rythme de vie non anticipée lors du déménagement. Nous reviendrons ensuite sur ce qui a été démontré pour les activités culturelles par Coulangeon, Menger et Roharik (2002) et par Maresca (2003) ainsi que pour l'ensemble des activités par Degenne et Lebeaux (2003), à savoir que les résidents des centres-ville sortent plus souvent du domicile que ceux de la périphérie. Nous montrerons que c'est le cas en Île-de-France et que l'espace de résidence ne reflète pas simplement la concentration de populations dotées de ressources et de contraintes sociodémographiques spécifiques, mais est bien un élément à part entière dans la pratique d'un rythme de vie plus élevé. À l'aide de plusieurs modèles de régression, nous verrons que si l'on contrôle par le type de milieu social, le nombre d'activités est toujours plus élevé dans Paris qu'en dehors et que le rythme de vie plus élevé est principalement dû à une surreprésentation des activités d'achats, loisirs et démarches personnelles.

## **I.A. Un choix résidentiel entre représentations autour du rythme de vie et étonnement à l'arrivée sur place**

Le « choix » du lieu de résidence peut se faire selon plusieurs modalités. Celles-ci ont été abondamment étudiées dans la littérature sur la mobilité résidentielle (parmi d'autres : Berger 1999 ; Goyon et Ortar 2009 ; Fortin et Després 2009 ; Bresse,

Fortin, et Després 2010 ; Authier, Bonvalet, et Lévy 2010). Nous souhaitons dans cette section analyser ce choix par un angle particulier qui est celui du rôle joué par les opportunités autour du domicile dans le choix résidentiel.

Le « choix » de lieu de résidence est toujours contraint. Dans le meilleur des cas, les individus passent par le processus « classique » du choix résidentiel : ils appartiennent à un ménage dont les lieux de travail sont stables, disposent de temps pour faire une recherche réaliste, se posent des critères de choix, font des visites, et optent pour tel ou tel lieu de résidence. On peut schématiser la recherche de logement de Quentin, Élodie et Étienne, Ouardia, Valérie, Yaëlle, Louis, Euxane, Cécile et Clément, Félix, Adèle, Jeanne, Charlotte, Zoé, et Fabrice de cette manière. Le lieu de résidence ne découle cependant pas toujours d'un arbitrage simple d'un ménage disposant d'une multiplicité d'options. Ainsi, pour certains de nos enquêtés, le « choix » résidentiel a consisté à saisir une opportunité de logement peu cher ou évitant une recherche fastidieuse (Wilma), qu'il s'agisse d'un logement social (Denise, Caroline), qu'il vienne avec le travail (Antoine) ou qu'un membre de la famille ou un ami propose un hébergement temporaire qui a été maintenu (Hadrien, Charlotte, Isaac, Maël, Nicolas). Pour autant, il a été montré que même les personnes en grande précarité se voyant proposer des logements d'insertion disposent d'une marge de manœuvre dans l'acceptation ou non de ce qui leur est proposé (Lanzaro 2014). Par extension nos enquêtés – dont aucun n'est dans une telle situation de précarité – disposent eux aussi d'une certaine latitude dans leur emplacement résidentiel. Quand bien même leur logement est venu à eux, ils peuvent toujours le refuser ou plus tard le quitter.

Dans le cas du choix « classique » comme dans celui plus restreint, il est donc possible d'analyser l'emplacement résidentiel comme le résultat d'un arbitrage, en faisant l'hypothèse de l'existence d'une forme de stratégie – pas nécessairement consciente – de la part des ménages visant à mettre en accord leur lieu de résidence avec le type de quotidien qu'ils aspirent à vivre. Nous nous interrogeons ici sur la place des opportunités autour du domicile : comment ces dernières entrent-elles en compte dans les choix résidentiels en Île-de-France ?

Trois types de ménages émergent de notre corpus d'entretien, selon le lieu de résidence et le type de discours mobilisé pour expliquer leur choix. D'une part les individus qui résident en zone peu dense et qui valorisent l'impression d'être loin de Paris (les « champêtres »), d'autre part ceux qui habitent Paris ou la Petite Couronne et qui indiquent que la densité des aménités est décisive dans leur choix (les « urbains »), et enfin les individus dont la volonté d'avoir un certain type de

logement – souvent la volonté d'être propriétaire – a été le principal élément de leur choix résidentiel, au détriment de considérations sur l'emplacement (les « contraintes »). Si un lien entre rythme de vie et choix résidentiel apparaît à travers les récits des deux premiers, ce lien est perdu pour les derniers.

### **I.A.1 Individus « urbains » et « champêtres » : un mode de vie qui se reflète dans le choix du lieu de résidence**

On peut commencer par analyser les représentations de deux types d'enquêtés dont le « choix » du lieu de résidence a été dominé par le type de mode de vie qu'ils souhaitent adopter.

#### ***I.A.1.1 Les « champêtres »***

Lorsque l'on demande à nos enquêtés « champêtres » de décrire leur lieu de résidence, il émerge des discours similaires à ceux relevés dans de plusieurs enquêtes qualitatives réalisées auprès d'habitants du périurbain (Morel-Brochet 2007 ; Dodier 2007 ; Fortin et Després 2009) : une valorisation de la nature environnante, opposée aux inconvénients de la ville. Dans leur première description de leur lieu de résidence, les personnes qui vivent en grande banlieue ou dans des zones fortement dépendantes de la voiture mentionnent peu, en revanche, les activités qu'elles pourront réaliser aux alentours de leur domicile.

« Le plaisir d'être dans cette brousse hein, très très boisé, très très cambrousse. [...] Le fait qu'il y ait des chevaux et puis des arbres et puis de la verdure partout c'est exceptionnel. » (Maël, semi-retraité, épouse travaillant, sans enfants)

« J'avais repéré le centre avec l'église qui est sur un sommet qui domine... qui se voit quand on est dans le centre, donc il y avait l'église et puis autour le village et puis les petits environs [...]. » (Jeanne, à mi-temps, époux travaillant, quatre enfants)

« On n'a pas l'impression d'être à côté de Paris quoi. » (Cécile, couple biactif, sans enfants)

Dans ces entretiens, les enquêtés mettent peu en avant des éléments liés à la densité ou aux aménités urbaines autour de chez eux : ce qui est valorisé est l'aspect champêtre du lieu de résidence ou la sensation de ne pas vivre en ville. L'environnement autour du domicile relève alors plutôt du « cadre », sorte d'écrin décoratif du logement, que de l'espace d'action. Bien que Maël valorise les chevaux et la nature, il ne pratique pas d'équitation et ne mentionne aucune promenade dans



les bois derrière sa maison au cours de la semaine passée. Au sein de cette catégorie d'habitants, les discours portent sur le caractère calme et campagnard de leur lieu de résidence.

Les enquêtés appartenant à cette catégorie sont principalement des ménages qui ont déménagé en région parisienne pour des raisons professionnelles, mais qui auraient préféré résider ailleurs s'ils y avaient trouvé la même offre d'emploi. Ils habitent en Île-de-France par opportunisme économique et les représentations parfois idéalisées de Paris comme pôle culturel attracteur (représentations que l'on peut trouver au sein des autres types de ménage) sont absentes de leurs récits. Sont alors valorisés à la fois le sentiment de ne pas habiter dans une grande ville (l'impression d'être « *très très loin de Paris* » pour Jeanne) et celui d'être bien relié au centre (Maël souligne qu'il habite à « *20 km à vol d'oiseau de la porte de Bercy* »). Le centre de l'agglomération est un point de passage nécessaire ponctuellement pour le travail et un lieu proposant une offre de loisirs potentiellement intéressante mais que l'on ne souhaite pas nécessairement exploiter au quotidien.

Par conséquent, les seules considérations qui ont trait à la façon de s'insérer au sein de la métropole portent sur les façons de se rendre à son lieu de travail. Le seul rapport à l'extérieur – et donc la seule mobilité – qui est anticipé, réfléchi et entre en compte dans le lieu de résidence est pensé sous l'angle de l'accès au travail<sup>2</sup>. La compagne de Louis trouve du travail en grande couronne et ils décident de déménager à cette occasion. Cependant, le couple refuse d'acheter une seconde voiture par conviction écologique. Ils cherchent donc un emplacement à proximité du lieu de travail de l'épouse de Louis et d'une gare, qui doit être accessible à pied :

« Tous les deux on a grandi dans des villages, donc l'aspect un peu rural ça nous allait. L'idée qu'on avait eue tout de suite c'était "on se met dans un rayon de dix kilomètres autour de Cergy, dans une commune desservie par un transport public, au minimum une bonne ligne de bus, de préférence un train et un bus". [...] J'avais un copain à Cergy [...] qui m'avait dit que une des meilleures localisations pour la proximité à Paris – parce que moi on savait qu'il y avait de fortes chances pour que j'aie un jour un job à Paris, par exemple à l'université et cetera – donc on voulait une bonne accessibilité à Paris – lui c'est vrai ce qu'il m'avait dit c'était que ce qui serait le mieux ce serait d'être sur la ligne de Gisors, Boissy-l'Aillerie, Us, et cetera. » (Louis, couple, un enfant, Grande Couronne)

2 À noter que les retraités que nous avons interrogés ont tous emménagé dans leur logement actuel avant la retraite.

Derrière « *l'aspect un peu rural* » du lieu où vit Louis, se trouve en fait une maison d'où il est impossible de faire ses courses sans voiture. Ceci n'a pas posé problème au couple. En revanche, la façon de se rendre au travail – et en particulier la possibilité de s'y rendre en transport en commun – a été réfléchie de façon approfondie, anticipant même l'emplacement de futurs emplois. Les activités dont ces individus envisagent en amont l'emplacement et le moyen de s'y rendre sont uniquement celles relevant de la sphère professionnelle.

### **I.A.1.2 Les « urbains »**

À l'exact opposé, on trouve une catégorie de ménages attachée à l'urbain dense. Hadrien a une heure de trajet domicile-travail et je lui demande s'il pourrait envisager d'améliorer cette situation qui l'incommode :

« HADRIEN : Je pense que clairement le fait de bosser à Roissy c'est pas un avantage... en habitant à Paris vu que j'ai pas mal de coworkers qui dorment plus proche de leur travail – qui habitent plus proche de leur travail. À terme ce serait un des trucs que j'aimerais améliorer ouais. Le mode de transport et le temps. [...]

Q : Et sinon à terme tu envisages de déménager plus proche de... ?

HADRIEN : ça me frappait aujourd'hui ouais. Ça serait pas mal d'habiter plus proche de Gare du Nord, déjà. » (Hadrien, Paris, actif, célibataire)

Hadrien peut imaginer déménager, mais dans Paris. Ceci n'est pas cohérent du point de vue de son lieu de travail, mais l'est parfaitement si l'on observe ses pratiques de loisirs, qui sont quotidiennes et ont lieu exclusivement dans Paris.

Trois points sont à noter concernant cette catégorie d'individus. D'une part, comme on peut le voir avec Hadrien, habiter en dehors de Paris est tout simplement un impensé. À chaque fois, les descriptions spontanées des endroits où les enquêtés ont cherché et des endroits où il leur aurait été *possible* de chercher ne recensent que Paris. Il est nécessaire de poser explicitement la question de la possibilité de la banlieue pour faire entrer cet espace dans le champ de la conversation. Ceci est valable même pour Euxane et Félix, qui ont vécu en banlieue par le passé avant de venir s'installer à Paris.

De façon un peu moins radicale, certains anciens Parisiens acceptent de faire entrer la proche banlieue en ligne de compte, mais à condition de la requalifier. Ainsi Stefan et Sabine, retraités de 67 ans ayant acheté en proche couronne il y a une dizaine d'années, disent qu'ils se sont décidés à sortir de Paris lorsqu'ils ont « *fini par s'apercevoir que bien qu'en banlieue – parce que pour nous c'était la banlieue* [rire],

*il y avait une ligne de métro qui arrivait jusqu'à Boulogne.* » En requalifiant la proche couronne de quasi-Paris (ce n'est pas vraiment la banlieue en fait puisqu'il y a le métro !), ils peuvent envisager d'aller y vivre. On retrouve là le rôle structurant du métro qui permet même en sortant de l'enceinte officielle de la ville de se considérer à proximité d'un centre perçu comme lieu de pouvoir et culture (Padeiro 2010).

Deuxièmement, pour ces individus, la banlieue est perçue comme cumulant tous les inconvénients. Fabrice, bien que travaillant en Petite Couronne au nord de Paris, n'envisage pas un instant de s'y installer, quitte à résider en un lieu peu pratique du point de vue de ses trajets domicile-travail. À la fin de l'entretien, quand nous l'interrogeons sur ses projets résidentiels il commence par évoquer la possibilité à long terme de quitter l'Île-de-France, puis enfin mentionne la banlieue pour expliquer que ce ne serait qu'une solution très temporaire pour pouvoir acheter : *« On aurait l'impression de ne pas avoir les avantages de Paris, en ayant les inconvénients de l'Île-de-France. »*. Denis, étudiant, tient le même discours : *« T'as tous les inconvénients de Paris sans avoir les avantages. Enfin c'est mon point de vue. T'as encore plus de transports, c'est moins beau, c'est aussi cher. »*

Enfin, si l'on se penche un peu plus sur les explications de Fabrice, on voit que la décision d'habiter Paris relève d'un arbitrage entre différentes aspirations, avec l'avantage donné aux loisirs autour du domicile :

*« Je cherchais... dans le 9<sup>e</sup> parce que ma copine habite dans le 9<sup>e</sup>. Vers Anvers, mais, enfin Anvers, mais côté 9<sup>e</sup>, et donc j'ai cherché dans le 9<sup>e</sup> et puis j'ai cherché dans le 18<sup>e</sup> pour pas être trop loin de chez elle, et puis le 18<sup>e</sup> ça m'aurait arrangé puisque ça me rapprochait un peu de mon boulot, et puis dans le 20<sup>e</sup>, parce que comme je t'ai dit pour une raison assez bizarre – enfin je connaissais pas vraiment Gambetta, mais ça me paraissait sympa les deux-trois fois où je suis passé par ici, les petits quartiers rue des Pyrénées me semblaient sympa, le cinéma... Et du coup je cherchais un peu autour de ça. Et puis je connaissais un peu le 20<sup>e</sup> parce que ma copine avait pas mal habité à Ménilmontant avant et j'aimais bien l'ambiance de ce quartier. Mais c'était un peu arbitraire d'habiter ici, et certainement pas pratique pour mon bureau de toute façon quoi. [...] Et même pas 17<sup>e</sup>, qui serait encore plus logique pour moi d'habiter, mais en fait tous les gens que je connais, tous mes amis habitent dans le quart nord-est parisien, donc j'ai toujours connu principalement le nord-est, et donc c'est vrai que je cherchais par ici quoi. »* (Fabrice, actif, célibataire sans enfant)

La question des revenus n'est pas négligeable, elle fait revoir à Fabrice à de nombreuses reprises son choix d'emplacement. Cependant la décision est prise de se maintenir dans Paris, quand bien même il eût été possible de trouver moins cher en passant le périphérique. Les personnes résidant à Paris mobilisent énormément les discours sur les loisirs, les aménités et la proximité amicale pour qualifier leur attachement à la ville. Ceci ne concerne pas uniquement les personnes sans enfants : tous les ménages qui ont choisi de vivre à Paris ou en proche couronne desservie par le métro mobilisent ce discours.

Éléonore représente le cas idéal-typique de cet argumentation favorable aux aménités de la ville. Lorsque nous lui demandons si elle envisage de rester où elle habite plus tard, elle explique qu'elle serait triste de partir avant de poursuivre en faisant l'inventaire de toutes les activités qui y sont possibles et des lieux qui lui plaisent, tout en craignant de ne pas en profiter assez :

« Et même qu'il y a plein de coins que je connais pas... Et voilà et ce que je trouve chouette et rafraîchissant c'est de pouvoir autant changer d'ambiance rapidement d'un coup de métro. Après je me rends compte que ça m'arrive au final rarement – mais vraiment cette année parce que les années que j'avais passé à Paris où j'étais pas en prépa j'en profitais vraiment plus. J'espère. Je crois. » (Éléonore, étudiante, habite chez ses parents)

Habiter Paris ne se résume pas simplement à la proximité d'activités de loisirs, mais représente aussi la proximité de services et de commerces qui sont mis en avant par les enquêtés. Éléonore est en outre un cas intéressant en ce qu'elle s'interroge quant à la traduction de ses représentations de Paris en réalités : elle y vit et souhaite y rester en raison de l'offre culturelle et commerciale qu'elle y trouve, mais en fait-elle réellement usage ?

\*

\* \*

Alors que le champ lexical des « champêtres » tournait autour de la lenteur et de l'espace (« calme », « posé », « cambrousse »), celui des « urbains » tourne autour de la multiplicité des activités et des sorties. La décision de vivre à Paris est sans cesse ramenée aux activités *hors du domicile* que l'on peut y réaliser, et donc par extension à un rythme de vie plus élevé.

Les zones denses sont ainsi perçues comme des lieux riches en activités à proximité du domicile, tandis que les zones moins denses sont valorisées pour l'espace et le calme d'où l'on pourra toujours sortir si l'on souhaite ponctuellement réaliser des activités. Au-delà des aspects purement esthétiques, un discours émerge donc sur ce que l'on s'imagine pouvoir faire dans ces espaces. Si le « hasard n'existe pas », ou est un hasard très contrôlé en matière de choix de lieu de résidence, l'attrait d'un territoire est très lié au rythme de vie auquel on déclare aspirer.

## **I.A.2 Individus « contraints » : un choix de lieu de résidence décorrélé de l'aspiration aux sorties**

On peut enfin étudier un troisième type de ménages, qui était favorable au mode de vie parisien, mais pour qui celui-ci est passé au second plan, en faveur d'un bien immobilier plus grand, plus confortable, ou accessible à l'achat.

### **I.A.2.1 Un choix d'emplacement lié aux caractéristiques intrinsèques du bien**

Cette population est bien incarnée par le ménage de Quentin, qui habite en Petite Couronne :

« Ça s'est passé qu'on a essayé d'abord de regarder vers là où on était [Paris], on s'est vite rendu compte que c'était pas possible, et puis après on a écarté, on a commencé à regarder vers Montreuil, Vincennes c'était un peu cher on pouvait pas trop, voilà dans ces coins-là. Et puis en fait on a aussi regardé à Le Perreux, à Fontenay, et finalement on a trouvé ce qui nous convenait à Champigny. Après on n'avait pas non plus d'urgence à trouver donc on a pris notre temps pour chercher. » (Quentin, couple biactif, deux enfants)

Lorsque lui et sa compagne ont souhaité acheter, Paris était leur premier choix : la ville était centrale par rapport à leurs deux lieux d'emploi et dans la continuité de leur lieu de résidence précédent. Cependant, constatant que ce n'était pas dans leurs moyens, le couple a sacrifié cette première option : le fait de devenir propriétaire était plus important. Les travaux en anthropologie et sociologie de l'habitat ont ainsi montré le symbole fort que représentait le passage au statut de propriétaire, en particulier au sein de certaines classes sociales (Goyon et Ortard 2009). Pour ces populations, l'attachement au mode de vie associé à Paris n'est pas prioritaire. De la même façon, Valérie raconte les recherches toujours plus lointaines pour trouver un logement à acheter dans leurs prix :

« On a du s'éloigner pour trouver quelque chose de raisonnable au niveau grandeur, et pas cher en fait. Donc on a plus choisi l'appartement que le lieu. » (Valérie, grande couronne, propriétaire, en couple, 15 minutes jusqu'à gare de RER/Transilien)

Les propriétaires contraints ne sont pas forcément des ménages modestes. Comme l'ont montré (Pinçon et Pinçon-Charlot 1992), les classes aisées sont aussi concernées par la compétition pour l'espace. Si leurs revenus ne sont pas à la hauteur du standing des quartiers qu'elles souhaitent habiter, certaines couches de la population préfèrent acheter en banlieue cossue plutôt que dans l'est de Paris, quartier perçu comme trop « populaire ». Cette décision n'est cependant pas associée à un rejet de la ville : l'important est d'habiter dans un endroit « bien ». Ainsi Béatrice, retraitée, raconte qu'elle et son mari ont déménagé du 14<sup>e</sup> arrondissement à Versailles lorsqu'ils ont souhaité devenir propriétaires. Pour autant, Béatrice a conservé un goût pour Paris, qui reste la référence :

« Mon mari travaillait à... dans le sud de Paris, et on cherchait un endroit où il y avait des – comment dirais-je – des lycées, et cetera qui soient bien pour les enfants, et comme en fait ce qu'il y a c'est que nous venions assez souvent, en week-end avec des amis on venait même pique-niquer au parc de Versailles, et je trouvais ça très agréable. Et près de Paris quand même. Parce qu'on a toujours été à Paris. En arrivant ici on allait quand même à Paris. Moi-même pour faire des courses ou des choses comme ça, et puis après je fais autrement, mais... » (Béatrice, retraitée, 87 ans, propriétaire)

Dans ce cas, le statut de propriétaire passe avant la question des activités que l'on souhaite pouvoir faire autour de son domicile : les activités de Béatrice demeurent en grande partie parisiennes. Le potentiel offert par le lieu de résidence en termes d'opportunités n'est pas priorisé par rapport aux autres aspirations du ménage.

D'autres ménages sont dans une situation similaire, sans que la question de la propriété ne soit en jeu. C'est le cas notamment de plusieurs de nos enquêtés qui ont eu accès à leur logement par le biais de leur entreprise. Denise habitait chez son frère avant de faire une demande de logement et Antoine raconte sa recherche de logement à l'époque où ses enfants vivaient au domicile.

« Alors quand j'ai déménagé ici, je me posais pas la question, pour moi c'était déjà d'avoir un toit. Après la façon d'aller au boulot je partais tôt le matin et je revenais quand il fallait. » (Denise, locataire, habite en Grande Couronne)

« Quand j'ai appelé ma société et... ils faisaient le 1 % patronal, ils m'ont dit "tiens, on a des logements à Rosny-sous-Bois, allez visiter". Et quand j'étais à l'époque c'était un trois-pièces, et la gardienne elle m'a toujours rappelé elle m'a dit "ouais, j'ai un cinq pièces pour le même prix" alors j'ai dit "d'accord je prends le 5 pièces". » (Antoine, logement de fonction, habite Paris au moment de l'enquête)

Denise et Antoine, qui ont eu accès à leur logement par le 1 % patronal, se concentrent plus sur les caractéristiques intrinsèques de leur logement que sur leur emplacement. Si Antoine cherche de l'espace à bas prix pour sa famille lorsque les enfants vivent avec lui, plusieurs années plus tard, lorsque ses enfants ont quitté le ménage, ses critères et ceux de son épouse évolueront, les incitant à accepter un logement subventionné à Vincennes, plus proche de Paris.

La question des caractéristiques du logement se pose enfin en terme d'opposition entre appartement et maison, le choix du second incitant à, là encore, s'éloigner du centre. À l'instar des ménages précédents, ce qui est valorisé ce sont encore les « caractéristiques du logement souhaité aux dépens de la distance à l'emploi » (Berger 1999), mais aussi aux dépens de la distance aux activités quotidiennes.

« En fait on voulait partir de Paris parce qu'on voulait avoir une maison – enfin on voulait plus rester en appartement et mon mari souhaitait que les enfants aient une maison et un jardin. On a commencé à prospecter dans l'ouest de Paris, et vu le budget qu'on avait on se retrouvait encore en appartement donc... après on a vu le sud. » (Zoé, propriétaire d'une maison en Grande Couronne, en couple)

Alors que dans les cas des « urbains » et des « champêtres » on observait un lien entre le rythme de vie et le choix du lieu de résidence, ce lien est brisé ou du moins très distendu parmi les ménages « contraints » : d'autres considérations font passer au second plan les réflexions sur le type d'aménités autour du logement.

### ***1.A.2.2 Un éloignement du centre qui n'est pas lié à un rejet de son mode de vie***

Cet éloignement du centre – chez les personnes qui y ont vécu et qui n'étaient pas opposées à la vie parisienne – n'est pas nécessairement vécu sur le registre du déracinement (voire du renoncement) ou du rejet de la ville. Il coïncide souvent avec des évolutions dans l'importance des liens familiaux, du travail, des loisirs et les types de rapports amicaux. Ces éléments ont à la fois un impact sur le type d'activités que l'individu souhaite réaliser – et par extension sur le rythme de vie comme nous l'avons vu dans le deuxième chapitre – et sur l'importance accordée au

fait de posséder le type d'habitat auquel les individus aspirent (en termes surface, de statut de propriété, d'environnement direct...). Ainsi, les jeunes actifs habitent souvent Paris, puis veulent plus d'espace lorsqu'ils se mettent en couple ou ont des enfants et souhaitent acheter. Ceci entraîne un déplacement vers la banlieue, plus ou moins loin du centre en fonction des revenus. L'attachement à un mode de vie urbain et à l'accession à la propriété varie ainsi selon l'étape de vie.

Valérie fait le récit de l'évolution de son rapport au centre de l'agglomération :

« Paris c'est vrai qu'il y en a qui aiment il y en a qui n'aiment pas. Ça me dérange pas si je dois aller à tel endroit pour travailler, pour aller à l'école ça me dérange pas, mais après... si quand j'étais ado pourquoi pas. Mais à l'heure actuelle c'est vrai que ça [ne] m'intéresse plus. J'adorais aller à Châtelet faire les boutiques les trucs comme ça, maintenant je commande sur internet. Ça arrive à la maison je suis tranquille. » (Valérie, propriétaire d'un appartement dans l'Oise, en couple)

Si l'on peut supposer qu'une partie des justifications de Valérie relève d'un registre consistant à faire de nécessité vertu, on constate néanmoins un basculement dans le rapport à l'offre. À partir d'un certain point, les loisirs et les commerces parisiens perdent de leur pouvoir attracteur. En revanche, aucun des éléments de discours des « champêtres » n'émerge : ni joie de la nature ni condamnation de la vie parisienne ne sont mentionnées. Sans nécessairement voir la ville comme repoussoir à l'instar de certains « champêtres », les « contraints » peuvent quitter Paris sans regret lorsqu'ils n'ont pas les moyens de s'y maintenir.

Soulignons que la question n'est pas uniquement liée aux revenus. Comme nous avons pu le voir plus haut, certains couples appartiennent à la catégorie des « contraints » et s'éloignent du centre alors même qu'en ajustant le quartier ou en décidant de demeurer locataires ils auraient les moyens matériels de demeurer dans Paris. En retour, de nombreux jeunes couples qui savent qu'ils ne pourront accéder à la propriété dans Paris repoussent le moment de l'achat afin de continuer à y demeurer. Les ménages ne sont donc pas impérativement chassés en Grande Couronne en raison du coût de l'immobilier. En amont du choix du lieu où acheter il y a le choix d'acheter ou non, et notamment dans de nombreux cas un arbitrage a lieu entre acheter en banlieue ou louer dans le centre. On peut donc voir dans la décision d'habiter une zone dense un choix lié à un certain mode de vie et non pas simplement une option rendue possible lorsque l'on a des revenus suffisants.



### I.A.3 Effets du lieu de résidence sur le rythme de vie

C'est au sein de la population des « contraints » qu'il est le plus facile d'observer les effets proprement liés au lieu de résidence sur le rythme de vie. Comme chez ces individus le lieu résidence n'a pas été réfléchi en fonction des activités que l'on souhaitait réaliser à l'extérieur du domicile ni en fonction d'un goût pour le calme, apparaissent alors des effets non voulus ou non anticipés de l'installation dans des zones moins denses.

Dans un premier temps, cet éloignement peut avoir pour effet de renforcer une évolution du rapport au temps déjà entamée en raison d'un changement de position au sein du cycle de vie. C'est notamment le cas pour Ouardia, qui analyse la façon dont les activités qu'elle faisait et qu'elle a envie de faire ont évoluées au cours de ses déménagements successifs et des stades de son existence (Texte 12). Si elle attribue clairement la baisse de son temps de travail à son emménagement avec son conjoint puis à son mariage, la diminution des sorties est en partie attribuée à son éloignement du centre. La Nuit Blanche<sup>3</sup>, à laquelle elle se rendait chaque année, est perçue comme lointaine et inaccessible depuis qu'elle n'a plus de métro en bas de chez elle pour s'y rendre. L'idée même d'y aller lui vient moins à l'esprit. Au-delà de la complexité de s'y rendre, ces activités en viennent à sortir du champ des possibles envisagé.

De façon plus rigide, certains enquêtés voient la possibilité même de maintenir certaines de leurs pratiques contrariées. On peut se souvenir du cas de Zoé dans le chapitre précédent qui racontait l'évolution de ses pratiques d'achats lors de son déménagement de Paris vers le périurbain : la réduction des heures d'ouverture des supérettes par rapport à celles du centre l'a obligée à revoir ses modes d'approvisionnement. Ces limites sont aussi visibles en sens inverse dans le cas du ménage de Louis, dont nous voyions dans le chapitre 4 qu'il a décidé de déménager vers une zone plus dense afin de pouvoir participer à nouveau à une partie des activités du ménage, notamment l'accompagnement des enfants.

Ainsi, si les représentations quant à ce qu'il est souhaitable de faire de sa vie (importance des loisirs, du travail et de la famille notamment) jouent sur le choix du lieu de résidence, en retour ce dernier est perçu comme jouant sur *l'envie* même que l'on peut avoir de les réaliser, mais aussi sur la *possibilité* de les réaliser, en partie en

---

3 La Nuit Blanche est un événement nocturne durant laquelle des œuvres sont installées en extérieur et des musées sont ouverts toute la nuit. Elle a lieu principalement à Paris, bien que certaines manifestations commencent à être proposées en banlieue.

raison de certaines contraintes de mobilité. Retrouve-t-on cet effet si l'on se penche sur le rapport au temps en fonction du lieu de résidence à travers une analyse quantitative ?

*Texte 12 : Évolution du rythme de vie et du lieu de résidence :  
l'exemple d'Ouardia*

Au moment de l'entretien, Ouardia habite en petite couronne non loin d'une ligne de RER dont la fréquence est basse et dont les derniers trains sont tard le soir, où elle vient d'acheter un appartement avec son conjoint. Elle résume très bien l'évolution du rythme de vie lié à un éloignement progressif du centre de l'agglomération :

« Au départ j'étais plus sur des horaires beaucoup plus grands que ceux-là. On va dire les trois premières années. J'étais plus sur 9 h 30 jusqu'à on va dire 20 h, la moyenne 20 h, après 20 h 30, 21 h. Et depuis 3 ans j'ai commencé à sortir plutôt à 19 h 30, et cette année je commence même à sortir à 18 h 30, ce qui était exceptionnel par rapport à quand j'ai commencé. Donc c'est surtout en ça que le rythme de vie a changé, c'est surtout des horaires, parce que avant du coup j'avais pas le temps pour autre chose. Le travail je rentrais, à part manger des pâtes et le week-end y avait pas... mais quand même en même temps il y avait ça, mais je sortais beaucoup plus, parce que j'étais beaucoup plus dans le centre et j'étais plus dans une vie où je voyais plein de gens, souvent, en semaine ça dérangeait absolument pas que je voie des gens en semaine le soir et que du coup s'il y avait des activités ça faisait que en fait soit j'étais au travail, même en sortant à 20 h ou 20 h 30 je rejoignais des amis pour ensuite revenir encore plus tard à là où j'habitais. Et de plus en plus je pense je me suis stabilisée en fait. Peut-être une première fois par le mariage, où là j'ai... ça s'est fait au travail, à un moment j'ai commencé à ranger mes affaires à 19 h et quelques alors qu'avant je... voilà, avant en plus les gens à mon travail ils restaient tous à cette heure-là en fait. C'était pas quelque chose – j'étais pas toute seule à rester jusqu'à 20 h. Donc ça s'est remarqué, mais bon c'est passé parce que il y avait un changement de vie privée qui justifiait ça peut-être pour eux. Et ensuite petit à petit j'ai commencé à avoir plus des amis en couple qui avaient aussi des contraintes, des contraintes que je comprenais pas en fait moi avant. Que "oui c'est fatigant de sortir en semaine" enfin des choses comme ça, parce que je pense que ma fatigue je la sentais pas, peut-être qu'en bougeant aussi on se fatigue moins, je sais pas. Donc j'ai commencé à changer mes modes de sorties, à voir un peu plus de gens qui réfléchissent, qui pensent par exemple à se reposer le dimanche parce que lundi il y a boulot, des choses comme ça en fait que j'avais pas avant. Et... quoi d'autre... Oui c'est ça, les sorties. Donc ça c'était les premiers changements, et ensuite là le fait de s'être éloignés de Paris, ça fait qu'il y a plein d'activités auxquelles on ne pense plus en fait. Je sais pas, la Nuit Blanche là cette année elle est passée je l'ai même pas remarquée. Alors que les années d'avant, même à Châtillon il y a le métro, donc la Nuit Blanche je sors ne serait-ce que pour voir un ou deux trucs. Donc c'est des choses, il y a plein d'activités auxquelles je ne pense pas du tout parce que... c'est bizarre, mais ça réduit un petit peu les... quand on pense à sortir on pense pas à des choses qui sont pas accessibles, c'est ça. » (Ouardia, couple biactif, sans enfants)

## **I.B. Un rythme de vie plus élevé dans le centre observable par une approche quantitative**

Les représentations des individus quant à ce qu'ils souhaitent faire influencent donc le lieu où ils s'installent, cependant cet intérêt supplémentaire pour les activités culturelles est insuffisant à expliquer l'abandon de certaines activités, abandon qui passe par une perte de contact direct et par la complexification de l'accès à certaines aménités. Comme nous voyions avec l'exemple d'Éléonore que le lieu de résidence n'impliquait pas mécaniquement une multiplication des activités, on peut souhaiter vérifier si ces représentations se traduisent en une surreprésentation d'activités à l'échelle de la population. De plus, l'appétence pour les loisirs de sortie s'explique habituellement par le moment dans le cycle de vie et le niveau de revenu (voir chapitre 7). Si l'on évalue le rythme de vie quantitativement, demeure-t-il un effet lié au lieu de résidence lorsque l'on contrôle par des variables socio-démographiques ? De même que pour le reste des travaux quantitatifs de cette thèse, nous nous limitons à l'étude des jours ouvrés, mais nous renvoyons au texte 13 (page 377) pour un aperçu des comportements le week-end.

### **I.B.1 Le constat général d'un nombre d'activités plus élevé**

On commence par une analyse grossière du rythme de vie un jour ouvré en fonction du lieu de résidence. Nous montrons ici à la fois le nombre d'activités, le nombre de sphères d'activités différentes et la durée hors du domicile. Ceci nous permet d'observer la multiplicité des activités, leur diversité et leur volume. On constate que pour tous les indicateurs, le rythme de vie est plus élevé dans Paris qu'en Petite et Grande Couronne (Tableau 21)<sup>4</sup>.

---

4 Voir annexe (page 528) pour la distribution de ces valeurs. Comme les travaux des chapitres 2, 3 et 4 ont porté sur les personnes s'étant déplacées, nous y présentons aussi les valeurs pour cette sous-population. Les résultats sont identiques. En outre, des tests de significativité de différence des distributions (test de Wilcoxon-Mann-Whitney) ont été menés. Les différences entre Paris et les deux couronnes sont significatives pour chacune des trois variables ( $p < 0,001$ ). En revanche, l'écart entre la Petite et la Grande Couronne n'est significatif que pour la durée cumulée des activités hors du domicile ( $p < 0,01$ ).

Tableau 21 : Rythme de vie en fonction de la zone de résidence

	Nombre d'activités (NAC)	Nombre de sphères d'activités (NBSPHdif)	Durée cumulée des activités réalisées hors du domicile (DA) (en heures)
Paris	2,77	1,77	5 h 46
Petite Couronne	2,40	1,60	5 h 20
Grande Couronne	2,49	1,61	5 h 17
Ensemble	2,51	1,64	5 h 25

*Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France.  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

Dans Paris, on observe un plus grand nombre d'activités qu'en dehors. L'écart est statistiquement significatif aussi bien en nombre d'activités (NAC) qu'en nombre de sphères d'activités différentes (NBSPHdif). Le plus grand nombre d'activités des personnes habitant dans Paris n'est donc pas simplement dû à des pratiques plus fractionnées au cours d'une journée, comme une succession d'achats dans des commerces de proximité au cours de la même journée par exemple<sup>5</sup>. On note cependant que le nombre d'activités minimales n'est pas en Grande Couronne, mais en Petite Couronne. La baisse du rythme de vie n'évolue donc pas de façon linéaire lorsque l'on s'éloigne du centre. D'autres facteurs que la distance au pôle et la densité entrent en jeu.

Le temps en activité hors du domicile est en moyenne plus élevé dans Paris qu'en banlieue de 25 à 30 minutes, mais l'on n'observe pas de minimum en Petite Couronne, comme c'est le cas pour le nombre d'activités.

À l'aide des données de l'EGT, on constate que les Parisiens ont, en semaine, un rythme de vie plus élevé que les personnes résidant en banlieue, et ce quel que soit le critère retenu pour le mesurer. Ils passent plus de temps hors du domicile et réalisent plus d'activités, lesquelles sont issues de sphères plus diverses.

### **I.B.2 Importance du lieu de résidence même à TCEPA**

Comment expliquer ces rythmes de vie différents ? On pourrait s'imaginer que les personnes qui ont peu de contraintes ou beaucoup de ressources habitent plus souvent dans Paris et par conséquent qu'elles pratiquent plus de loisirs. Paris est un lieu où sont concentrés les ménages jeunes, sans enfants, à hauts revenus et à capital culturel élevé, éléments qui sont associés à une pratique plus intensive en loisirs

<sup>5</sup> Ce qui ne veut pas dire que cela n'est pas lié au fractionnement de certaines activités dans le courant de la semaine.

notamment (Tableau 22). Pour s'assurer que la différence dans le rythme de vie n'est pas simplement liée à ce phénomène, on fait une analyse en maintenant toutes choses égales par ailleurs.

Nous avons déjà fait une analyse similaire dans le chapitre 2 lorsque nous cherchions à identifier dans quelle mesure le rythme de vie était lié à un moment dans le cycle de vie. Nous avons constaté que les personnes qui résident dans Paris réalisent plus d'activités, et passent plus de temps hors du domicile que les personnes qui habitent en Petite ou Grande Couronne. Cependant, comme nous nous concentrons sur le moment dans le cycle de vie nous n'avons pas introduit certains éléments propres à l'environnement physique – notamment le nombre de pièces au domicile – que nous souhaitons introduire ici.

Nous faisons deux régressions portant sur l'emploi du temps dans son ensemble : une sur le nombre d'activités (régression de poisson) et une sur la durée hors du domicile (quasipoisson). Notre personne de référence est une femme habitant Paris, célibataire, sans enfants, qui est allée travailler le jour de l'enquête et a un niveau d'études compris entre bac et bac+2 (Tableau 23)<sup>6</sup>. Nous vous renvoyons au texte 3 page 91 du chapitre 2 pour la lecture et la construction de ce tableau.

En contrôlant les caractéristiques sociodémographiques « classiques », on observe que l'on a toujours une différence significative du nombre d'activités en fonction du lieu de résidence. Si l'on se penche sur la durée hors du domicile en revanche, on observe que celle-ci est stable, quel que soit le lieu de résidence. Rappelons que cette variable ne prend pas en compte le temps passé dans les transports. Les personnes qui habitent en banlieue passent donc autant de temps en activité hors du domicile que les Parisiens, mais cette durée est répartie sur un moins grand nombre d'espaces-temps. Ils ont donc des emplois du temps moins fractionnés spatialement. Ceci se confirme si l'on réalise la même régression en prenant comme variable à expliquer la durée moyenne par activité réalisée : on constate que le fait d'habiter hors de Paris est un facteur positif et très significatif : il augmente de près d'une demi-heure la durée moyenne des activités.

Même à situations d'occupation, familiale et de revenu égales, le fait d'habiter Paris par rapport à la banlieue augmente la probabilité de réaliser plusieurs activités et augmente le nombre réalisé. Ce facteur géographique joue deux fois moins que la présence d'enfants, et environ deux fois plus que le statut par rapport au travail. Par ailleurs, on constate encore une fois qu'habiter en Petite Couronne diminue la

---

6 Nous vous renvoyons en annexes pour les régressions équivalentes portant uniquement sur les individus s'étant déplacés. On constate que les résultats sont identiques.

probabilité de multiplier les activités. Le revenu, le niveau d'études et l'âge ont un effet du même ordre de grandeur que le lieu de résidence. En revanche, on peut supposer que la différence de durée d'activité que nous observons dans la section précédente est, elle, liée à la surreprésentation dans Paris des individus avec un haut niveau d'études, des actifs des catégories socioprofessionnelles supérieures et qui appartiennent à des ménages à hauts revenus (Tableau 22). Elle ne reflète pas des différences territoriales liées au lieu de résidence.

Tableau 22 : Caractérisation des individus en fonction du lieu de résidence (%)

		Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Ensemble
Sexe	Homme	45,9	46,3	46,9	46,5
	Femme	54,1	53,7	53,1	53,5
	Total	100	100	100	100
Niveau d'études	Pas bac	18,9	37,1	41,3	35,2
	Bac à bac+2	18,9	25,5	27,2	24,9
	Bac+3 ou plus	53,2	31,1	26,1	33,4
	En cours	9,0	6,4	5,4	6,5
	Total	100	100	100	100
Revenu par unité de consommation	0 - 1 200 euros	22,3	30,6	24,9	26,5
	1 200 - 1 800 euros	20,8	25,5	28,3	25,8
	1 800 - 2 700 euros	23,2	23,0	24,5	23,7
	2 700 euros ou plus	26,0	14,4	15,1	17,0
	Non fourni	7,7	6,5	7,3	7,1
	Total	100	100	100	100
Occupation	Actif occupé CSP+	42,4	32,7	33,0	34,8
	Actif occupé CSP-	15,1	25,0	26,6	23,7
	Étudiant	8,9	6,1	5,2	6,3
	Retraité	19,6	19,7	21,0	20,3
	Autre inactif ou chômeur	14,0	16,4	14,1	15,0
	Total	100	100	100	100
Type de ménage	Célibataire	41,0	28,3	21,8	28,1
	En couple	52,3	61,6	68,3	62,6
	Autre	6,7	10,2	9,8	9,3
	Total	100	100	100	100
Présence d'enfants de moins de 11 ans au sein du ménage	Non	77,4	67,7	68,1	69,8
	Oui	22,6	32,3	31,9	30,2
	Total	100	100	100	100
Présence d'enfants entre 11 et 18 ns au sein du ménage	Non	85,8	80,4	77,5	80,3
	Oui	14,2	19,6	22,5	19,7
	Total	100	100	100	100
Âge	18-34	29,7	28,5	26,2	27,8
	35-54	38,5	41,0	41,7	40,8
	55-64	14,4	14,3	16,5	15,3
	Plus de 64	17,4	16,2	15,6	16,2
	Total	100	100	100	100
Nombre de pièces par unité de consommation du ménage	0 - 1,5	36,0	29,6	16,0	25,1
	1,6 - 2	35,3	36,1	29,8	33,3
	2,1 - 2,7	13,2	14,5	21,1	17,0
	Plus de 2,7	15,4	19,8	33,1	24,6
	Total	100	100	100	100

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Tableau 23 : Valeurs des paramètres du modèle de régression d'explication du nombre d'activités différentes (NAC) et de la durée cumulée des activités réalisées hors du domicile (DA).

Nom de variable	Modalités	Nombre d'activités (NAC)		Durée d'activité hors du domicile (DA)	
		Coeff.	Ecart/REF.	Coeff.	Ecart/REF.
(Intercept)		1,05***	Moy. personne de ref : 2,9 act	2,02***	Moy. personne de ref : 7 h 30
SEXE	Femme	REF	REF	REF	REF
	Homme	0,02*	2%	0,10***	11%
Études	Pas bac	-0,09***	-9%	-0,07***	-7%
	Bac à bac+2	REF	REF	REF	REF
	Bac+3	0,00	0%	0,03**	3%
	En cours	-0,16	-15%	0,07	7%
Revenu par unité de consommation (euros)	1 200 ou moins	-0,11***	-10%	-0,08***	-7%
	1 200-1 800	REF	REF	REF	REF
	1 800-2 700	0,06***	6%	0,08***	8%
	Plus de 2 700	0,07***	8%	0,15***	16%
	Non fourni	-0,15***	-14%	-0,01	-1%
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-0,12***	-11%	0,00	0%
	Grande Couronne	-0,09***	-8%	-0,02	-2%
Occupation	Actif occupé CSP+	REF	REF	REF	REF
	Actif occupé CSP-	-0,03**	-3%	-0,02.	-2%
	Étudiant	0,17.	19%	-0,16.	-14%
	Retraité	0,03	3%	-1,00***	-63%
	Autre inactif, chômeur ou actif en congé	-0,08***	-7%	-1,16***	-69%
Type de ménage	Célibataire	REF	REF	REF	REF
	En couple	-0,09***	-8%	-0,08***	-8%
	Autre	-0,38***	-31%	-0,09***	-9%
Enfants de moins de 11 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	0,25***	28%	-0,06***	-6%
Enfants entre 11 et 18 ans au sein du ménage	Aucun	REF	REF	REF	REF
	Au moins un	0,03**	3%	0,03*	3%
Âge	18-34	REF	REF	REF	REF
	35-54	-0,01	-1%	-0,03**	-3%
	55-64	-0,05**	-5%	-0,11***	-10%
	Plus de 64	-0,23***	-21%	-0,34***	-29%
Nombre de pièces par unité de consommation du ménage	0 - 1,5	REF	REF	REF	REF
	1,6 - 2	0,04**	4%	0,00	0%
	2,1 - 2,7	0,07***	7%	0,03*	3%
	Plus de 2,7	0,05***	6%	0,01	1%

Codes de significativité : \*\*\*<0,001<\*\*<0,01<\*<0,05<.<0,1

Champ : individus majeurs, résidant en Île-de-France.  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.



Seul le nombre d'activités réalisées hors du domicile n'est pas simplement dû à une répartition inhomogène des populations disposées à pratiquer un rythme de vie potentiellement élevé sur le territoire d'Île-de-France. Même lorsque l'on contrôle pour les caractéristiques sociologiques classiques, et en dépit d'une plus forte présence de familles avec enfants en Grande Couronne, il est plus élevé dans Paris que dans le reste de la région. En outre, ces activités sont plus fractionnées. De façon similaire, habiter en Petite Couronne représente une baisse de 11 % du nombre d'activités par rapport au fait d'habiter Paris. C'est donc sur cet indicateur que nous nous pencherons pour étudier les différences de rapport au temps en fonction du lieu de résidence.

Certes ces écarts sont significatifs statistiquement, mais ont-ils un sens en termes de bien-être et d'organisation quotidienne ? L'écart en matière de nombre d'activités entre Paris et la Grande Couronne peut paraître faible : 0,23 activité par personne et par jour. Or il est rare que les individus, au quotidien, raisonnent en termes de fraction d'activité par jour. Projeté à l'échelle d'une semaine ouvrée (5 jours) en revanche, ce chiffre peut prendre un sens : cela revient à réaliser plus d'une activité supplémentaire entre le lundi et le vendredi. Au cours d'une semaine, cela signifie donc aller chercher son enfant à l'école une fois de plus, aller faire des achats une fois de plus ou faire une sortie de loisir supplémentaire. On est là sur un volume qui peut avoir des effets en termes de bien-être et nous avons vu dans le chapitre précédent que même de « petites » activités (petites par leur durée ou par l'importance que la société leur accorde) ont des répercussions sur notre quotidien.

*Texte 13 : Et les week-ends ?*

Ces journées du week-end ont de nombreuses particularités, ce qui empêche de les additionner avec le reste de la semaine (voir page 53 chapitre 1 sur la question). Dans cette thèse, nous avons décidé de les exclure de notre champ d'études plutôt que de les traiter à part. Il nous est cependant possible de regarder les chiffres du nombre d'activités sur ces jours afin de voir s'ils introduisent des rééquilibrages et réduisent les disparités de rythme de vie entre Paris et la banlieue (tableau 24).

*Tableau 24 : Nombre d'activités en fonction du jour de la semaine et du lieu de résidence.*

	Jour ouvré	Samedi	Dimanche
Paris	2,77	2,55	1,73
Petite Couronne	2,40	1,86	1,41
Grande Couronne	2,49	2,01	1,44
Ensemble	2,51	2,07	1,49

*Champ : individus majeurs, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

Les comportements du week-end ne vont pas dans sens d'une réduction des disparités de la semaine : les écarts se maintiennent le dimanche et sont plus creusés le samedi. Il nous est aussi possible de faire les mêmes régressions que celles du tableau 23. Le nombre d'activités est alors significativement plus faible en Petite et Grande Couronne qu'à Paris aussi bien le samedi ( $p < 0,001$ ) que le dimanche ( $p < 0,01$ ) (voir annexe page 533).

## **I.C. Activités à l'origine des différences de rythme de vie**

Nous souhaitons en savoir plus sur ces emplois du temps plus fractionnés et plus variés dans le centre. En particulier, il faut savoir quelles activités sont concernées si nous souhaitons ensuite comparer la façon dont elles s'insèrent dans les schémas de mobilité des Franciliens.

En parallèle, une question émerge quant à ce que l'on peut appeler « une » activité. Peut-on réellement dire que la personne qui va chez le boucher, chez le boulanger et au magasin de journaux en enchaînant les sauts de puce entre commerces situés les uns à côté des autres pratique plusieurs activités ? Si oui, alors il faudrait prendre en compte les déplacements de magasin à magasin au sein des centres commerciaux, or ceux-ci sont extrêmement mal référencés. Afin d'éviter ce type de biais qui aurait tendance à augmenter artificiellement le nombre d'activités des Parisiens, nous allons raisonner à partir de maintenant en termes de probabilité de réaliser un type d'activité

au cours de la journée. Ainsi, aussi bien la personne qui enchaînerait les petits achats que celle qui se déplacerait au sein du centre commercial auront réalisé une activité d'achat. Nous revenons là à notre nombre de sphères d'activités différentes réalisées, dont nous avons vu que même à l'aide de cette variable plus restrictive, les Parisiens étaient plus actifs hors du domicile que les habitants du reste de l'Île-de-France.

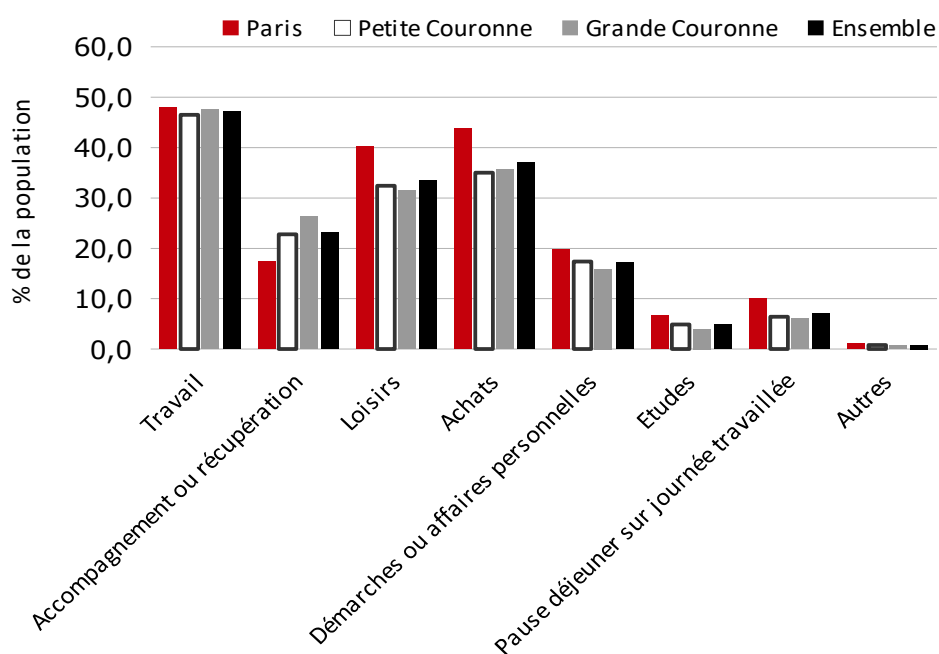
### **I.C.1 Des emplois du temps différenciés selon la zone de résidence**

À quels motifs peut-on attribuer ce nombre d'activités plus élevé dans le centre et plus faible en Petite Couronne ? Toutes les activités sont-elles réalisées plus fréquemment ou assiste-t-on à une surreprésentation d'une en particulier ? Nous vous renvoyons au chapitre 6 pour les choix de catégories d'activité.

Une observation globale (Illustration 31) permet de souligner que le plus grand nombre d'activités des Parisiens n'est pas dû à une surreprésentation globale de l'ensemble des activités, mais à des emplois du temps différenciés. Ainsi, il y a surreprésentation des activités de loisirs, d'affaires personnelles et d'achats dans le centre, tandis que la probabilité de réaliser des accompagnements augmente au fur et à mesure que l'on s'en éloigne. La proportion d'individus qui se sont rendus sur leur lieu de travail est la même où que l'on réside. Les études et les pauses déjeuner prises à l'extérieur enfin, quoique de faible volume, sont surreprésentées parmi les Parisiens.

Par la suite, nous nous concentrerons sur la compréhension des écarts autour des activités qui concernent plus de 15 % de la population d'Île-de-France un jour donné, afin de disposer de données suffisantes pour réaliser nos analyses. Nous ne nous intéresserons donc ni aux études (sauf en tant que contrainte sur le quotidien) ni aux pauses pour le déjeuner au cours d'une journée professionnelle ni à la catégorie « autre ».

Illustration 31 : Probabilité de réaliser des activités en fonction du lieu de résidence



Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Lecture : 40 % des Parisiens ont réalisé un achat le jour de l'enquête, contre 32 % des habitants de Petite Couronne, et 31 % des habitants de Grande Couronne.

En raison des différences de population entre Paris et la Grande Couronne, rien ne nous dit qu'une partie des écarts observés ne sont pas dus simplement à la plus grande présence de familles avec enfant en banlieue et à la surreprésentation de ménages aisés dans le centre. On reprend donc les variables sociodémographiques de la partie précédente pour étudier type d'activité par type d'activité la probabilité qu'un individu l'ait réalisée le jour de l'enquête. En faisant des modèles sur la probabilité de réaliser l'activité la veille de l'enquête et non pas sur le nombre de fois où cette activité a été réalisée, nous lisons les disparités qui pourraient être liées à la multiplication d'activités similaires. Nous ne faisons pas le test pour les motifs « Études » et « Autres » qui représentent trop peu d'occurrences. L'analyse sur le motif « Travail » est réalisée à part, uniquement sur les actifs occupés (Tableau 25).

De façon globale, toutes les activités n'ont pas la même probabilité d'être réalisées : 47 % des individus majeurs d'Île-de-France se rendent au travail le jour de l'enquête, mais seulement 17 % se déplacent pour des démarches ou affaires personnelles (Illustration 31). Outre cette disparité globale, la probabilité d'être réalisée dépend

des caractéristiques sociales des individus. En toute logique, de même que les caractéristiques sociodémographiques jouent sur le *nombre*, elles jouent sur le *type* d'activités réalisées. Ainsi, notre personne de référence célibataire et active occupée a moins d'une chance sur dix d'avoir réalisé un accompagnement le jour de l'enquête, mais huit chances sur dix d'avoir été au travail.

Si l'on se centre sur le rôle des caractéristiques individuelles, être un homme diminue la probabilité de réaliser des achats et des accompagnements, mais augmente celle d'aller au travail. On retrouve là la répartition genrée des rôles au sein de notre société. Comme pour le modèle du nombre d'activités, les coefficients sont tous positifs pour les variables liées au fait d'être retraité ou non occupé par rapport à la position d'actif occupé, à l'exception du travail. Les inactifs profitent de l'absence d'activités professionnelles pour complexifier leur emploi du temps par ailleurs. Être en couple et avoir des enfants diminue la probabilité de réaliser des activités, sauf – en toute logique – pour les accompagnements. Cette dernière activité suffit à compenser la moindre probabilité de réaliser des déplacements pour d'autres motifs : dans l'ensemble les personnes avec enfant réalisent un plus grand nombre d'activités que les célibataires. De façon intéressante, être retraité double la probabilité de réaliser des accompagnements par rapport à la situation d'actif occupé, et ce alors même que les premiers ne sont plus en âge d'avoir des enfants. On peut voir là les mécanismes de solidarité familiale que nous observions dans le chapitre précédent consistant à faire appel aux grands-parents pour réaliser les accompagnements que l'on n'a pas le temps de réaliser soi-même lorsque l'on travaille. Enfin, le nombre de pièces dans le logement n'a pas d'effet sauf pour les accompagnements. On peut supposer que cette variable sert ici d'indicateur supplémentaire décrivant la densité du lieu de résidence : les ménages qui disposent de plus d'espace résident dans des zones moins denses, où les accompagnements sont plus fréquents.

Tableau 25 : Probabilité de réaliser les activités suivantes un jour ouvré en fonction de facteurs sociodémographiques. Régressions binomiales.

Nom de variable	Modalités	Travail			Accompagnement ou récupération			Loisirs			Achats			Démarches et affaires personnelles		
		Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.
	(Intercept)	1,36	Probabilité de la pers de ref. : 0,80	***	-2,52	Probabilité de la pers de ref. : 0,07	***	-0,42	Probabilité de la pers de ref. : 0,40	***	-0,34	Probabilité de la pers de ref. : 0,42	***	-1,72	Probabilité de la pers de ref. : 0,15	***
Sexe	Femme	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Homme	0,51	9%	***	-0,33	-26%	***	0,05	3%	.	-0,12	-7%	***	-0,02	-2%	.
Niveau d'études	Pas bac	-0,03	-1%	.	-0,17	-15%	***	-0,19	-11%	***	-0,13	-7%	***	-0,13	-11%	**
	Bac à bac+2	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Bac+3 ou plus	0,05	1%	.	0,04	3%	.	0,02	1%	.	0,01	0%	.	0,01	1%	.
	En cours	-0,66	-16%	.	0,31	33%	.	-0,49	-28%	.	-0,73	-38%	.	0,58	59%	.
Revenu par unité de consommation (euros)	0 - 1 200 euros	-0,25	-5%	***	-0,35	-28%	***	-0,14	-9%	***	-0,18	-10%	***	-0,09	-7%	.
	1 200 - 1 800 euros	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	1 800 - 2 700 euros	0,17	3%	**	-0,02	-2%	.	0,11	7%	**	0,05	3%	.	-0,02	-2%	.
	2 700 euros ou plus	0,44	8%	***	-0,02	-2%	.	0,17	11%	***	-0,03	-2%	.	0,08	7%	.
	Non fourni	0,10	2%	.	-0,33	-26%	***	-0,16	-9%	*	-0,33	-18%	***	-0,31	-23%	***
Lieu de résidence	Paris	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Petite Couronne	0,06	1%	.	0,16	15%	**	-0,25	-14%	***	-0,32	-18%	***	-0,14	-11%	**
	Grande Couronne	0,01	0%	.	0,34	36%	***	-0,29	-17%	***	-0,27	-15%	***	-0,24	-18%	***
Occupation	Actif occupé CSP+	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Actif occupé CSP-	-0,26	-6%	***	0,1	10%	*	0,02	1%	.	0,11	6%	*	0,02	1%	.
	Étudiant	/	/	/	-0,36	-29%	.	0,84	52%	*	0,77	46%	*	-0,78	-50%	*
	Retraité	/	/	/	0,79	102%	***	1,21	73%	***	1,09	63%	***	0,97	112%	***
	Autre inactif ou chômeur	/	/	/	0,36	39%	***	0,83	51%	***	0,8	47%	***	1	115%	***
Type de ménage	Célibataire	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	En couple	-0,25	-5%	***	0,34	37%	***	-0,26	-15%	***	-0,23	-13%	***	-0,19	-15%	***
	Autre	-0,15	-3%	.	-0,84	-55%	***	-0,38	-22%	***	-1,09	-53%	***	-0,26	-20%	**
Enfant de moins de 11 ans au sein du ménage	Aucun	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Au moins un	-0,2	-4%	***	2,09	431%	***	-0,25	-15%	***	-0,05	-3%	.	0,05	4%	.
Enfant entre 11 et 18 ans au sein du ménage	Aucun	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	Au moins un	0,14	3%	**	0,22	23%	***	-0,05	-3%	.	-0,1	-6%	*	0,01	1%	.
Âge	18-34	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	35-54	0,04	1%	.	0,14	13%	**	-0,28	-16%	***	0,1	6%	*	0,13	12%	*
	55-64	-0,25	-5%	**	-0,35	-28%	***	-0,21	-12%	***	0,23	14%	***	0,11	10%	.
	Plus de 64	-0,73	-18%	***	-0,82	-54%	***	-0,56	-31%	***	0,15	9%	*	-0,08	-7%	.
Nombre de pièces par unité de consommation	0 - 1,5	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.	Ref.
	1,6 - 2	-0,04	-1%	.	0,24	24%	***	0,02	1%	.	-0,01	-1%	.	0,07	6%	.
	2,1 - 2,7	0,05	1%	.	0,33	35%	***	0,14	8%	**	-0,01	0%	.	0	0%	.
	2,8 ou plus	-0,04	-1%	.	0,22	22%	***	0,11	7%	*	-0,08	-5%	.	0,1	8%	.

Signification des codes: 0 « \*\*\* » 0,001 « \*\* » 0,01 « \* » 0,05 « . » 0,1 « » 1

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Si l'on se centre sur l'effet lié au lieu de résidence, pour chacun de ces motifs à l'exception du travail, toutes choses égales par ailleurs, le fait d'habiter à Paris par rapport à la Grande Couronne est très significatif ( $p < 0,001$ ). Le fait de résider dans Paris est associé à une plus forte probabilité de réaliser des loisirs, des achats et des démarches ou affaires personnelles que lorsque l'on habite en Grande Couronne. En revanche, vivre dans le centre diminue la probabilité d'avoir réalisé un accompagnement ou une récupération. Ce constat peut s'expliquer de la même façon que nous le faisons pour le rôle du nombre de pièces au sein du logement : le plus grand nombre d'accompagnements en zone moins dense, à situation familiale égale, peut s'expliquer par l'indépendance plus tardive des enfants dans leur mobilité dans les territoires dépendants de l'automobile. Enfin, le lieu de résidence n'a pas d'impact (ou très peu pour les habitants de Petite Couronne) sur la probabilité de se rendre au travail : à type d'emploi identique, l'obligation de se rendre sur son lieu de travail n'est pas liée au lieu de résidence. L'ordre de grandeur de l'effet lié au lieu de résidence est supérieur à celui d'un doublement du revenu et similaire à celui d'un passage dans la tranche d'âge supérieure, à la perte associée à une absence d'éducation supérieure ou au fait d'être en couple plutôt que célibataire (sauf pour ce dernier pour les accompagnements). Le statut d'occupation en revanche, si l'on compare les actifs des catégories socioprofessionnelles supérieures aux retraités, a un effet environ cinq fois plus fort que le lieu de résidence.

Par rapport à Paris, les emplois du temps en Grande Couronne se caractérisent donc par une surreprésentation des accompagnements – activités contraintes – et une sous-représentation des activités relativement flexibles que sont les loisirs, les achats et les « démarches et affaires personnelles ». Lorsque l'on contrôle les caractéristiques individuelles, le plus grand nombre d'activités réalisées dans Paris n'est donc pas dû à une pratique plus fréquente de l'intégralité des motifs par rapport à la Grande Couronne. La plus grande fréquence d'activités flexibles réalisées dans Paris compense la moins grande pratique d'accompagnements et est à l'origine du rythme de vie plus élevé dans cette zone, tandis que les déplacements professionnels sont également répartis entre les différents territoires.

En Petite Couronne enfin, on observe que les motifs pratiqués sont les mêmes qu'en Grande Couronne, mais avec moins d'accompagnements. Ceci peut s'expliquer par la plus grande densité, entraînant une plus grande indépendance des enfants. Le fait que les loisirs et les achats soient aussi sous-représentés qu'en Grande Couronne doit cependant nous interpeller : la meilleure offre en terme de commerces et d'aménités n'est pas suffisante pour induire des comportements plus orientés vers ces activités.

Nous y voyons un indice que l'exploitation de la proximité des aménités n'est pas le seul – ou n'est pas un – facteur expliquant la plus forte pratique d'activités hors du domicile dans Paris.

### **I.C.2 Différences d'impact des activités obligatoires sur les activités flexibles**

En fonction du lieu de résidence, il existe donc des disparités entre les emplois du temps, même lorsque l'on contrôle par les variables sociodémographiques. Ceci peut s'expliquer de deux façons différentes. Premièrement on peut supposer qu'il y a des obstacles intrinsèques (trop faibles densités en aménités par exemple) à la réalisation des activités et que ceux-ci changent selon le lieu de résidence. Deuxièmement, on peut faire l'hypothèse que la réalisation de certaines activités obligatoires représente un obstacle plus fort à la réalisation des activités flexibles dans certains territoires. Nous avons vu que se rendre au travail et aux accompagnements représentait une contrainte à la réalisation des autres activités. Il s'agit ici de voir si cette contrainte est d'égale intensité où que l'on réside.

Nous allons ici reprendre les variables de la régression précédente, mais nous contrôlerons par les activités contraintes, et ferons successivement la régression sur chaque lieu de résidence afin de voir si l'impact de ces activités contraintes diffère selon le lieu où l'on habite. Nous conservons les autres variables identiques.

Avoir réalisé au moins un déplacement professionnel ou pour études est systématiquement associé à un écart négatif et significatif : la probabilité de réaliser des activités flexibles que sont les achats, les démarches et les loisirs diminue lorsque l'on a travaillé ou étudié le jour de l'enquête. Ce sont des activités qui prennent du temps de par leur durée intrinsèque et de par la distance pour s'y rendre, elles présentent des freins à la réalisation d'autres activités.



Tableau 26 : Probabilité de réaliser des activités flexibles en fonction du lieu de résidence et des activités contraintes. Régressions quasi-binomiales.

Paris									
Probabilité de réaliser :	Achats			Démarches			Loisirs		
	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.
Aucune (référence)	0,94	Prob. de la pers. de réf. : 0,72	***	-0,67	Prob. de la pers. de réf. : 0,34	**	0,29	Prob. de la pers. de réf. : 0,57	
Accompagnement	0,46	12%	**	0,14	10%		0,58	23%	***
Travail	-1,19	-39%	***	-1,09	-57%	***	-0,75	-32%	***
Travail et accompagnement	-0,89	-29%	***	-0,97	-52%	***	-0,23	-10%	
Études	-0,59	-19%	*	-0,57	-34%		-0,54	-24%	*

Petite Couronne									
	Achats			Démarches			Loisirs		
	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.
Aucune (référence)	0,09	Prob. de la pers. de réf. : 0,52		-0,69	Prob. de la pers. de réf. : 0,33	***	0,06	Prob. de la pers. de réf. : 0,52	
Accompagnement	0,23	11%	**	0,06	4%		0,13	6%	
Travail	-1,09	-49%	***	-1,53	-71%	***	-0,88	-40%	***
Travail et accompagnement	-0,83	-38%	***	-1,32	-65%	***	-0,70	-33%	***
Études	-0,88	-40%	***	-1,55	-71%	***	-0,54	-26%	**

Grande Couronne									
	Achats			Démarches			Loisirs		
	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.	Coeff.	Ecart/Ref.	Signif.
Aucune (référence)	0,09	Prob. de la personne de réf. : 0,52		-1,14	Prob. de la personne de réf. : 0,24	***	-0,13	Prob. de la personne de réf. : 0,47	
Accompagnement	0,40	19%	***	0,05	3%		0,19	10%	**
Travail	-1,03	-46%	***	-1,51	-73%	***	-0,90	-44%	***
Travail et accompagnement	-0,59	-28%	***	-1,24	-65%	***	-0,55	-28%	***
Études	-0,47	-22%	*	-1,33	-68%	***	-0,71	-35%	***

Signification des codes : 0 « \*\*\* » 0,001 « \*\* » 0,01 « \* » 0,05 « . » 0,1 « » 1

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Remarque : Nous avons fait la régression en contrôlant par les mêmes variables sociodémographiques que dans les tableaux précédents (voir tableau 25). Cependant, nous n'affichons que les modalités de la variable représentant les activités contraintes réalisées, afin d'alléger le tableau.

Notre individu de référence est une femme résidant à Paris, sans enfants, ayant moins de 35 ans, avec un niveau d'études compris entre bac et bac + 2, au sein d'un ménage donc le revenu par unité de consommation est compris entre 1200 et 1800 euros, dans un logement doté de moins d'une pièce et demie par personne, n'ayant réalisé aucune activité contrainte au cours de la journée.

*Texte 14 : Lecture du tableau 26*

Pour chaque lieu de résidence, nous avons testé successivement la probabilité de réaliser des achats, des démarches et des loisirs, en contrôlant par le type d'activités contraintes au cours de la journée. À l'aide d'une régression quasi-binomiale, nous obtenons ainsi la probabilité d'avoir réalisé au moins une activité d'un certain type au cours d'une journée. Si la personne réside en Grande Couronne, elle a ainsi 24 % de chance d'avoir réalisé au moins une démarche au cours de la journée enquêtée. Nous complétons ce chiffre par l'écart par rapport à la situation de référence (à savoir la situation où la personne n'a réalisé aucune activité contraignante). Ainsi la même personne résidant en Grande Couronne, si elle se rend à son travail au lieu de n'avoir aucune activité contrainte, verra ses chances de faire des démarches diminuer de 73 % : elle n'aura plus que 7 % de chances de réaliser une telle activité.

Dans Paris, la probabilité de réaliser un achat lorsque l'on n'a réalisé aucune activité contrainte au cours de la journée est de 71 %. Cette probabilité diminue à 44 % (diminution de 39 % par rapport à la situation de référence) si l'on s'est rendu sur son lieu de travail et que l'on n'a pas réalisé d'accompagnement. En Grande Couronne, une personne n'ayant réalisé aucune activité contrainte n'a que 52 % de chance d'avoir été faire des achats et cette proportion baisse à 28 % (diminution de 46 %) si l'on a réalisé des déplacements professionnels, mais pas d'accompagnement au cours de la journée.

En revanche, avoir réalisé un accompagnement lorsque l'on n'a pas travaillé est associé à une *hausse* de la probabilité de réaliser des achats et des loisirs. Lorsque l'on a travaillé *et* réalisé au moins un accompagnement, la probabilité de réaliser ces activités est systématiquement plus élevée que lorsque l'on s'est contenté de travailler. Que l'on ait fait des accompagnements seuls ou au cours d'une journée avec des déplacements professionnels, leur réalisation augmente donc la probabilité de réaliser des activités flexibles. Bien que ces activités soient structurantes dans la journée de l'individu, elles ne semblent pas représenter un *frein* à la réalisation d'autres activités. À noter que comme nous ne mesurons pas ici le *nombre* d'accompagnements réalisés, ceci n'est pas incompatible avec le fait que les personnes qui en multiplient se trouvent handicapées dans la diversification des activités. Cependant comme nous avons pu le voir, réaliser des accompagnements offre souvent des interstices (pendant que l'on attend que les enfants aient fini leur activité par exemple) qui peuvent être mis à profit pour réaliser certains achats. Accompagner ou récupérer quelqu'un représente alors une occasion de réaliser des activités supplémentaires. En outre, on peut supposer que les jours où l'on est chargé des accompagnements sont ceux avec moins d'heures travaillées, journées sur lesquelles les individus concentreraient les activités non professionnelles.

Si l'on compare entre les différents lieux de résidence, on observe que le fait d'avoir travaillé a un effet plus fort en Petite et Grande Couronne que dans Paris : tandis que dans le centre, avoir travaillé diminue de 32 % la probabilité de réaliser des loisirs, la baisse est de 44 % pour un actif de Grande Couronne. La comparaison est similaire pour les achats et les démarches. Dans la mesure où nous contrôlons ici par les variables sociodémographiques, cela n'est pas dû à une plus forte présence des cadres dans Paris. Il s'agira donc de comprendre ce plus fort effet des déplacements pour motifs professionnels en banlieue. Comme d'une part nous avons montré dans le chapitre 4 que la durée du trajet domicile-travail avait un impact sur le nombre d'activités que réalisent les individus et que d'autre part il a été montré que ces derniers sont plus courts pour les personnes habitant dans le centre (Korsu et Wenglenski 2010), nous pouvons avancer l'hypothèse qu'il y aurait là une des raisons au plus fort nombre d'activités dans Paris.

Nous pouvons donc tirer deux conclusions de l'étude de ce tableau. Premièrement, le travail et les études ont un impact négatif sur la probabilité de réaliser d'autres activités, et cet impact diffère selon le lieu de résidence. Il nous faudra donc explorer les raisons qui pourraient expliquer cette différence géographique. Secondement, les accompagnements *augmentent* la probabilité de réaliser d'autres activités. Or nous rappelons que la probabilité de réaliser des accompagnements augmente avec la distance au centre. Là où l'on avait pu se demander si cela pouvait expliquer le plus faible nombre de sorties chez les habitants de banlieue, nous ne pouvons que répondre par la négative : en banlieue, ce n'est pas le fait d'avoir plus d'accompagnements à réaliser qui forme un obstacle à la pratique d'autres activités. C'est le fait de résider dans Paris qui est associé à une plus haute fréquence d'activités flexibles.

## **Conclusion sur le rythme de vie en fonction du lieu de résidence**

Nous avons montré qu'à l'échelle de la population on assiste à un nombre d'activités statistiquement supérieur dans Paris par rapport aux zones moins denses que sont la Petite et la Grande Couronne. Les observations de Simmel sur la ville comme lieu d'effervescence et de multiplication des activités (Simmel 1984) se retrouvent ici à l'aide d'outils modernes de quantification des comportements des individus. On constate que ceci est dû à une surreprésentation des motifs flexibles et non obligatoires du quotidien. Les personnes qui résident en Grande Couronne se comportent comme si elles réduisaient le nombre d'activités non obligatoires hors du

domicile, les accompagnements et les déplacements professionnels échappant à cette rationalisation des sorties. Ces différences sont constatées en contrôlant pour le sexe, le niveau de formation, l'âge, l'occupation, le niveau de revenu, le statut familial et le nombre de pièces dans le logement. Elles ne s'expliquent donc pas simplement par une concentration de personnes disposant de ressources monétaires et culturelles plus élevées ou se trouvant dans une situation familiale similaire.

Certes, l'analyse « toutes choses égales par ailleurs » n'épuise pas entièrement la possibilité qu'il y ait un effet de sélection, avec des individus au centre davantage disposés à faire des activités non contraintes ou à complexifier leurs emplois du temps. Nous avons en effet montré à travers les récits d'enquêtés que les personnes qui ont des discours valorisant les sorties déclarent s'installer à Paris pour avoir accès à une meilleure offre de loisirs et de commerces spécialisés. Cependant chez certains enquêtés s'étant éloignés du centre, l'espoir de maintenir son mode de vie grâce à une installation à proximité d'une bonne desserte vers Paris – desserte qui devait permettre un accès pour un coût en temps supposé négligeable – ou l'acquisition d'une voiture est souvent contrarié. Le calcul purement en termes de temps d'accès aux aménités semble alors induire en erreur une partie des individus. Il apparaît ainsi que si chacun a ses raisons d'emménager un quartier donné, cette installation peut avoir des effets inattendus sur les emplois du temps en raison de ce que son emplacement et son offre intrinsèque rendent physiquement possible de faire.

Ces résultats soutiennent donc notre hypothèse d'un « effet quartier » sur le rythme de vie et par extension sur le rapport au temps. Nous cherchons donc maintenant à expliquer ce phénomène. Nous avons montré que le nombre minimum d'activités réalisées était en Petite Couronne. La distance au centre n'est donc pas le seul facteur entrant en jeu. Pour comprendre les sources de cet effet quartier, nous allons nous appuyer sur les résultats issus du chapitre 7, où nous montrions d'une part, qu'il était nécessaire que les durées des activités fixes soient dans des limites raisonnables pour pouvoir multiplier les activités, d'autre part, que les durées pour se rendre aux activités flexibles étaient réduites lorsque les contraintes sur l'emploi du temps augmentaient et enfin, que les pratiques de chaînage étaient nécessaires au développement de pratiques interstitielles et itinérantes permettant un rythme de vie plus élevé. Les temps de transport réduits et les possibilités de chaînage sont donc intrinsèques à un rapport au temps hypermoderne. Par conséquent, on peut faire l'hypothèse que « l'effet quartier » sur le rapport au temps soit lié aux modes de transport et à la disposition des aménités disponibles au sein d'un territoire, c'est ce que nous allons explorer dans la section à suivre.

## II. Les Parisiens dotés d'une meilleure accessibilité en dépit de l'utilisation de modes plus lents

Nous avons observé que la différence de rythme de vie entre Paris et le reste de l'Île-de-France est due à une surreprésentation des activités flexibles. Il s'agit maintenant de voir si les modes de transport disponibles et la distribution des aménités au sein des territoires franciliens, peuvent expliquer la plus grande fréquence de certaines activités parmi les habitants du centre. On peut reformuler cet objectif à l'aide du concept d'accessibilité, entendu comme le *potentiel* d'accès à une ressource<sup>7</sup>, en considérant que ce potentiel dépend des modes de transport et de la distribution des aménités au sein de la région<sup>8</sup>. Nous voulons voir si l'accessibilité (aux ressources) joue sur la propension à multiplier les activités. De même que nous avons laissé de côté les démarches et affaires personnelles dans le chapitre précédent en raison de leur trop forte hétérogénéité et trop faible volume, nous ne les traiterons pas ici. Nous avons en outre constaté que cette surreprésentation des activités flexibles dans Paris était due en partie à un plus fort impact du travail et des études sur le reste de l'emploi du temps chez les habitants de banlieue. Outre la mobilité liée aux achats et aux loisirs, il faudra donc se pencher sur les particularités, dans le centre, des déplacements professionnels et étudiants.

Comment interpréter les rôles respectifs des modes de transport et de la densité des territoires dans cette accessibilité ? Nous soulignons à la fin de la première partie de cette thèse que si l'on considère que les individus sont constamment en train de tenter de maximiser leurs opportunités, les situations où les individus pratiquent de très courtes distances apparaissent comme la conséquence d'une limite spatiale imposée par l'absence d'accès à un mode motorisé. La marche apparaît alors soit comme un facteur limitant soit comme un luxe d'oisifs. Or nous constatons que ce mode était fréquemment employé chez les individus dotés d'emplois du temps complexes. En retour nous montrons que l'on ne peut considérer que les individus sont systématiquement en train de minimiser leur temps de transport en faisant abstraction de la qualité des ressources auxquelles ils souhaitent accéder. Cela ne

---

7 D'autres définitions existent. En particulier, on peut aussi définir l'accessibilité d'un lieu comme « le degré de facilité avec lequel ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux » (Fol et Gallez 2013). De plus, précisons que nous travaillons ici sur une accessibilité en *temps* là où l'accessibilité peut être envisagée en termes de coût monétaire, ou de freins cognitifs ou physiques (Beaucire et Drevelle 2013).

8 D'autres paramètres jouent sur l'accessibilité aux ressources (Geurs et van Wee 2004 ; Fol et Gallez 2013) : l'organisation temporelle des activités (c'est-à-dire l'heure à laquelle les opportunités sont accessibles) et les caractéristiques des individus. Le premier facteur sera pris en compte et développé ponctuellement à travers des extraits d'entretiens. Le second ne nous intéresse pas ici dans la mesure où nous cherchons à voir si, à individu identique, la localisation joue sur l'accessibilité.

permet pas d'expliquer certains longs trajets et leur maintien alors même que le nombre d'activités est élevé et inviterait à rogner sur le temps de transport : nous voyions chapitre 4 que la durée du trajet le plus long était stable en fonction du nombre d'activités et de la durée cumulée des activités réalisées hors du domicile.

Nous avons donc mis en évidence deux logiques d'optimisation de la mobilité dans les chapitres précédents, ce qui a complexifié notre regard sur les liens entre modes de transport employés et durées des déplacements. La mise en évidence de ces deux logiques permet, dans un premier temps, d'interpréter les modes employés non plus systématiquement comme des facteurs limitants – et d'autant plus limitants qu'ils sont lents –, mais comme étant cohérents au vu des destinations choisies. Dans un deuxième temps, ces deux logiques permettent de comprendre en quoi l'accès aux aménités est limité par la possibilité pour les individus d'adapter les modes de transport aux différents territoires qu'ils parcourent. Ce sont ces deux points que nous allons explorer dans la seconde moitié de ce chapitre.

Pour chaque logique de mobilité, on peut penser qu'en fonction de l'offre au sein d'un territoire certains modes sont plus efficaces que d'autres. L'accessibilité ne passe pas simplement par une densité plus élevée, mais par une meilleure adéquation entre modes de transport et disposition des aménités sur le territoire. Rien ne sert d'être dans une zone extrêmement dense si l'on emploie des modes de transport qui ont de forts effets tunnel. À l'inverse, une faible densité pourrait être compensée par des modes rapides : c'est là l'explication à l'étalement urbain. La vitesse et l'adhérence (Amar 1993) au territoire sont plus ou moins efficaces selon le lieu où l'on se trouve et où l'on se rend. Par conséquent, l'important est de disposer de ce que l'on pourrait appeler une bonne « adéquation transport-territoire ».

Pour chaque logique de mobilité, il nous faudra donc montrer que l'adéquation des transports au territoire est plus ou moins optimale selon les zones d'Île-de-France, ce qui joue sur la durée des déplacements et sur la propension des individus à réaliser des activités. Nous montrerons qu'en raison des modes de transport qu'implique chaque logique de mobilité sur un territoire donné, la transition d'un type d'activité à un autre – et donc la complexification du quotidien – est plus ou moins facile en fonction du lieu de résidence et le cas échéant en fonction du lieu d'emploi.

Nous commencerons dans cette section par nous intéresser à la façon dont l'adéquation transport-territoire joue sur le temps de déplacement pour se rendre aux activités et sur la propension à les réaliser. Il est nécessaire d'analyser chaque logique d'une façon différente. Dans une logique de maximisation des opportunités,

l'indicateur pertinent est le nombre d'aménités accessibles en un temps donné. Dans ce cas, le mode optimal au sein d'un territoire est celui qui donne accès au plus grand nombre d'aménités. Après avoir déterminé celui-ci, nous regarderons si les personnes qui ont accès à des transports-territoires moins efficaces en termes d'accessibilité compensent ce handicap en augmentant leur temps de déplacement ou en renonçant à certaines activités.

Dans la seconde logique, celle où l'économie de temps domine, l'indicateur à retenir est le temps nécessaire pour atteindre la plus proche ressource. Nous chercherons alors à voir, en fonction du territoire, quels sont les durées minimales nécessaires pour accéder à une opportunité et les modes de transport qui permettent cette durée minimale. Nous nous pencherons ensuite sur les durées effectives des déplacements afin d'étudier et de comparer l'efficacité (mesurée en temps d'accès aux activités) des différents transports-territoires. Là où les durées sont plus courtes, nous tenterons de voir si ce gain en temps est associé à une multiplication des activités ou à une réduction du budget-temps de transport.

## **II.A. Le faible usage de la voiture ne désavantage pas les Parisiens dans leurs trajets domicile-travail et domicile-études**

Nous avons montré dans les chapitres 4 et 7 que le travail et les études étaient des activités structurantes et fortement valorisées par les individus, pour lesquelles ces derniers maximisaient leurs opportunités plus qu'ils ne mettaient en œuvre des stratégies quant à leur emplacement. Leurs seules marges de manœuvre concernant ces activités sont de les relier à d'autres en les enchaînant, en insérant des activités plus flexibles à proximité ou en utilisant des modes de transport plus rapides. Leur disposition dans l'espace en elle-même apparaît comme une contrainte avec laquelle il faut compter. Or, si les durées pour s'y rendre sont trop longues, elles réduisent la probabilité de pouvoir complexifier son emploi du temps. Nous avons vu dans le chapitre 4 que le nombre d'activités réalisées par les actifs occupés augmentait lorsque la durée des trajets domicile-travail diminuait. Il s'agit donc ici d'étudier les durées consacrées à se rendre à ces destinations et leur impact sur la complexification des emplois du temps quotidiens.

Or les différences de temps de durée des déplacements domicile-travail pourraient être interprétées comme le résultat de différences de choix de vie. Pour nuancer cet argument, nous allons commencer par nous appuyer sur la littérature existante afin de

souligner que les Parisiens ont un meilleur accès *potentiel* au marché de l'emploi, ce qui nous permettra de mettre en perspective le temps d'accès *effectif* en fonction du lieu de résidence et enfin les conséquences de ces différences de temps d'accès.

### **II.A.1 Une meilleure accessibilité pour les Parisiens, même à modes de transport plus lents qu'en banlieue**

En nous appuyant sur la bibliographie existante, nous souhaitons tout d'abord comprendre quels sont les modes qu'il convient de prendre en fonction de son lieu de résidence, afin d'optimiser son accès au marché de l'emploi et à celui des études supérieures. Nous observerons ensuite quelle part des enquêtés est potentiellement handicapée par l'emploi d'un mode de transport sous-optimal. Nous verrons ensuite que même quand le mode « optimal » est employé, il existe des différences de temps d'accès en fonction du lieu de résidence.

#### **II.A.1.1 L'accessibilité potentielle aux emplois maximale en transports en commun depuis Paris et minimale en transports en commun depuis la Grande Couronne**

Nous mentionnions que l'indicateur à appliquer aux activités à maximisation d'opportunités afin de distinguer les populations plus ou moins avantagées dans leur complexification du quotidien était une mesure de l'offre accessible en un temps donné. Plusieurs études se sont penchées sur l'offre d'emploi accessible par différentes catégories de population en fonction du lieu de résidence en Île-de-France et des modes de transport employés.

Il a ainsi été montré que les individus qui habitent Paris avaient un meilleur accès au marché de l'emploi que les personnes résidant en banlieue (Wenglenski et Orfeuill 2004 ; Wenglenski 2004 ; Korsu et Wenglenski 2010 ; Costes, Kopp, et Prud'homme 2010 ; L'Horty et Sari 2013). Ces mêmes travaux, à l'exception de ceux de L'Horty et Sari, montrent qu'à l'échelle de l'ensemble de la population d'Île-de-France, l'accès est meilleur en voiture qu'en transports en commun. Comme les résultats convergent pour observer que les Parisiens se rendent bien plus fréquemment au travail par les modes collectifs que le reste des Franciliens, on est là face à un paradoxe apparent qui peut s'expliquer de deux manières : d'une part, si l'on désagrège, l'accessibilité offerte par un mode de transport diffère en fonction du lieu, et d'autre part, l'accessibilité à *des* emplois ne dit rien du mode de transport le plus efficace pour *un* emploi précis<sup>9</sup>.

---

9 Soulignons cependant que meilleure est l'accessibilité globalement dans un mode, plus forte est la probabilité que cela soit vrai pour une destination particulière et qu'un individu donné utilise ce mode.



Sur la première explication de ce paradoxe, les résultats de plusieurs études divergent. Pour Wenglenski et Korsu, en 1999 (avec les vitesses de déplacement de 2001-2002), l'accès au marché de l'emploi depuis le centre-ville est moins bon en voiture qu'en transports en commun (Korsu et Wenglenski 2010). Les travaux de L'Horty et Sari (2013), s'appuyant sur les vitesses de déplacement de 2001-2002, mais sur la répartition des emplois et des lieux de résidence de 2007, proposent des résultats allant dans le même sens que ceux de Wenglenski et Korsu, bien que les chiffres qu'ils proposent quant à l'accessibilité en voiture soient largement inférieurs lorsque l'on sort de Paris : selon L'Horty et Sari, en 45 minutes de trajet les Parisiens ont accès à 79 % des emplois lorsqu'ils sont en transports en commun et 75 % lorsqu'ils sont en voiture, contre respectivement 50 % et 28 % pour les habitants de Petite Couronne et 9 % et 6 % pour les habitants de Grande Couronne. En revanche, pour Costes, Kopp, et Prud'homme (2010) qui s'appuient sur le recensement de 1999, mais sur les vitesses de 2004, depuis Paris il est possible d'accéder à 43 % de l'offre d'emploi francilienne en une heure de déplacement en transports en commun, contre 74 % en voiture. La différence de résultats peut potentiellement s'expliquer d'une part, par le fait que Korsu et Wenglenski estiment les accessibilités en appariant actifs et emplois en fonction de leur catégorie sociale, alors que les chiffres fournis par Costes, Kopp et Prud'homme ainsi que L'Horty et Sari agrègent les différentes catégories socio-professionnelles, et d'autre part, par le fait que Wenglenski et Korsu s'appuient sur une division de la région en 1 300 communes, là où Costes *et al.* travaillent sur une réduction à 566 zones. Nous avons donc tendance à suivre Korsu et Wenglenski, dont l'analyse est plus réaliste sur ces points.

Si l'on peut regretter que ces études s'appuient sur des résultats datant de 1999, 2004 et 2007, on peut penser que les évolutions dans la distribution des lieux de résidence et d'emploi, ainsi que dans l'offre de transports vont dans le sens d'un maintien des inégalités ces quinze dernières années. Costes, Kopp, et Prud'homme (2009) soulignent que les politiques publiques visant à réduire la vitesse automobile dans Paris ont eu pour effet une diminution de l'accessibilité offerte par cette dernière lorsque les individus passent par Paris (Crozet 2007), renforçant ainsi les écarts d'accès entre Paris et sa banlieue entre 2000 et 2004. Les politiques menées depuis 2004 sont majoritairement allées dans ce sens, la dernière en date étant la fermeture des voies sur berges. Dans le même temps, on peut penser que les vitesses des transports en commun, et notamment celles des modes ferrés, lesquels sont radiocentriques et structurants, sont restées stables.

De plus, si l'on a assisté à un desserrement de l'emploi depuis les années 2000, il a été montré que celui-ci s'est surtout fait dans les zones en bordure de Paris et de La Défense (Terral et Padeiro 2013 ; Aussillous, Baudrand, et Lesecq 2015) et non pas dans les zones excentrées. Aussillous, Baudrand et Lesecq montrent que si les pôles majeurs que représentent Paris et La Défense sont passés de 43,6 % à 40,8 % de l'emploi de la région entre 2000 et 2010, dans le même temps l'ensemble que forment les communes adjacentes et ce que les auteurs appellent les « pôles secondaires limitrophes » (Saint-Denis, Gennevilliers, Boulogne-Billancourt, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Montreuil, Bobigny, Créteil et Montrouge) est passé de 20,2 % à 22,2 % de l'emploi de la région. L'emploi s'est donc plus *diffusé* autour des pôles centraux dans des zones bien desservies en transports en commun que *relocalisé* en Grande Couronne ou dans les zones peu denses favorables à l'automobile.

*Tableau 27 : Accessibilité à l'emploi des actifs franciliens en 2000 pour une heure de déplacement (en % de l'emploi régional de catégorie sociale). Tableau extrait de (Wenglenski 2006). Auteur : Wenglenski.*

Type de zone de résidence	Cadres			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	74	79	84	82
Petite couronne	72	60	80	75
Grande couronne	49	18	52	39
Ile-de-France	65	52	71	65
	Professions intermédiaires			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	66	71	77	75
Petite couronne	66	49	73	67
Grande couronne	44	14	47	34
Ile-de-France	56	37	62	54
	Employés			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	67	72	78	75
Petite couronne	67	51	74	65
Grande couronne	43	15	46	28
Ile-de-France	57	39	63	51
	Ouvriers			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	58	62	70	67
Petite couronne	62	40	68	58
Grande couronne	41	11	43	27
Ile-de-France	51	29	56	44

sources : EGT 2002 ; DREIF 2000 ; RGP 1999 ; calculs de l'auteur

La majeure partie de l'offre d'emploi serait donc restée dans le centre bien desservi en transports en commun tandis que l'accès au centre en automobile se serait dégradé. Ceci donne à penser que la meilleure accessibilité au marché de l'emploi dont disposent les Parisiens a eu tendance à se maintenir entre le début des années 2000 et 2010, date de l'EGT sur lequel nous nous appuyons. Nous pouvons donc considérer que les analyses de Wenglenski, Korsu, Costes, Kopp et Prudhomme peuvent être réutilisées.

Que nous disent les résultats issus des travaux de Korsu et Wenglenski (2010) ? Tout d'abord, si l'on compare l'accessibilité en fonction des modes de transport, il est majoritairement plus pertinent d'utiliser les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail lorsque l'on réside dans Paris. Dans la mesure où les emplois sont concentrés en partie dans Paris et en proche banlieue, il est logique que les transports publics soient compétitifs. Cependant, il est bon de noter que la voiture continue d'offrir une bonne accessibilité aux habitants des arrondissements de l'Est parisien. En Petite Couronne, la voiture est quasi systématiquement plus efficace que les transports en commun, à l'exception de quelques communes au sud-ouest de Paris. Enfin, en Grande Couronne, la voiture offre toujours une meilleure accessibilité que les transports publics.

Si l'on prend à chaque fois le mode le plus optimal, on peut conclure que plus l'on se trouve dans le centre, meilleure est l'accessibilité. Plus intéressant, on constate que même si les habitants du centre étaient contraints de prendre les modes les moins optimaux, leur accessibilité serait en moyenne supérieure à celle des habitants de Grande Couronne, quand bien même ces derniers auraient tous accès au mode de transport le plus optimal.

Enfin, si l'on se penche sur l'écart entre l'accessibilité avec le mode optimal et l'accessibilité en fonction du mode de transport le plus susceptible d'être utilisé, celui-ci est systématiquement plus large pour les habitants de banlieue que pour les Parisiens. Concrètement, si l'on observe les modes réellement employés pour une liaison origine-destination donnée, les habitants de Grande Couronne emploient plus fréquemment un moyen de transport sous-optimal excluant cette destination de l'ensemble accessible en moins d'une heure. Ceci peut être dû à un défaut d'accès à la voiture, à la prise en compte de critères de maîtrise de l'incertitude liée à la congestion ou à des problèmes d'usages de modes à destination, notamment liés au stationnement. Toujours est-il que l'emploi de modes sous-optimaux pénalise l'accessibilité des habitants de Grande Couronne bien plus que celle des Parisiens.

### **II.A.1.2 L'impossibilité de raisonner de même pour les études**

Contrairement aux déplacements domicile-travail qui ont été largement étudiés et pour lesquels il nous est possible de trouver des données chiffrées concernant l'accessibilité au marché de l'emploi en fonction du lieu de résidence, de tels travaux n'existent pas à notre connaissance pour les études en Île-de-France. Nous sommes donc contraints de nous contenter d'estimations sur ce point. La stratégie la plus simple consiste à faire une analogie entre la répartition des emplois et celle des lieux d'études. Pour nous renseigner sur l'emplacement des lieux d'enseignement supérieur, nous nous appuyons sur la Base Permanente des Équipements de 2016 (BPE 2016)<sup>10</sup>. Pour le nombre d'étudiants au sein de chaque département sur l'année scolaire 2009-2010, nous nous appuyons sur l'Atlas Régional des Effectifs étudiants, publié par le Ministère de l'Éducation nationale chaque année.

*Tableau 28 : Répartition des étudiants et des lieux d'enseignement supérieur en Île-de-France*

	<b>Nombre d'étudiants (2009-2010)</b>		<b>Nombre de lieux d'enseignement supérieur (2016)</b>	
<b>Paris</b>	<b>316 039</b>	<b>51%</b>	<b>221</b>	<b>58%</b>
<b>Petite Couronne</b>	<b>185 129</b>	<b>30%</b>	<b>78</b>	<b>21%</b>
Seine Saint-Denis	55 579	9%	20	5%
Val de Marne	47 407	8%	25	7%
Hauts de Seine	82 143	13%	33	9%
<b>Grande Couronne</b>	<b>115 223</b>	<b>19%</b>	<b>79</b>	<b>21%</b>
Seine et Marne	26 515	4%	18	5%
Essonne	32 999	5%	26	7%
Val d'Oise	26 991	4%	16	4%
Yvelines	28 718	5%	19	5%
<b>Ensemble</b>	<b>616 391</b>	<b>100%</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

Source : Base permanente des équipements (BPE) - 2016, INSEE et Atlas Régional des Effectifs étudiants, Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Calculs de l'auteur.

10 La Base Permanente des Équipements est une base mise à jour annuellement depuis 2007, destinée à « fournir le niveau d'équipements et de services rendus par un territoire à la population » et « recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport-loisir, du tourisme, des transports et de la culture ». (INSEE. « Insee - Définitions, méthodes et qualité - Opération statistique : Base permanente des équipements/BPE ». Consulté le 7 novembre 2016. <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=sources/ope-adm-bpe.htm>.)

Nous nous appuyons ici sur sa version la plus récente, l'exhaustivité de la base ayant augmenté au cours des années.

Les lieux d'enseignement sont concentrés dans Paris (Tableau 28). Les étudiants suivent à peu près la répartition des établissements avec une surreprésentation en Petite Couronne. Cette répartition dans l'espace ressemble, en plus polarisée encore par le centre, à celle des emplois de cadres en 1999, sur laquelle était basée l'analyse d'accessibilité de Wenglenski et Korsu (Tableau 29). Les cadres étaient (et sont encore) surreprésentés dans Paris par rapport au reste de la région. On peut donc supposer que si la distribution spatiale des emplois favorise l'accessibilité des cadres habitant dans le centre aux emplois de cadre, alors la distribution spatiale des lieux d'enseignement favorise plus encore l'accessibilité des étudiants qui résident dans le centre aux lieux d'étude. En outre, on peut s'attendre à ce que leur accessibilité soit meilleure en transports en commun qu'en voiture. Pour les habitants de Grande Couronne en revanche, on peut supposer que l'avantage comparatif de la voiture soit légèrement réduit en raison de la sous-représentation des lieux d'étude en Petite Couronne et leur surreprésentation dans Paris.

*Tableau 29 : Lieux de travail et lieu de résidence en fonction de la CSP. Tableau extrait de (Wenglenski 2006). Auteur : Wenglenski.*

Table 2. Employees' job and home locations according to their social status within the Paris region.

Job (%)	Managerial staff		Intermediate professions		Clerks		Blue-collar workers		Together	
	1990	1999	1990	1999	1990	1999	1990	1999	1990	1999
Paris intra muros	43	40	34	30	41	35	24	21	36	32
Inner suburb	35	37	36	36	31	32	38	35	35	35
Outer suburb	22	23	30	34	28	33	38	44	29	33
Home										
Paris intra muros	33	34	20	18	18	16	14	11	21	20
Inner suburb	32	32	37	35	40	39	41	38	38	36
Outer suburb	35	34	43	47	42	45	45	51	41	44

Source: French National Census of Population (RGP), 1990, 1999.

\*

\*\*

Les Parisiens sont ainsi systématiquement avantagés dans l'accès potentiel à l'emploi : en une heure de déplacement, quels que soient le mode employé et la catégorie socioprofessionnelle, ils ont accès à plus de 70 % de l'offre les concernant, tandis que les habitants de Grande Couronne n'ont jamais accès à plus de 50 % de cette même offre, même en employant les modes les plus performants.

En somme, l'absence de motorisation au sein du ménage ne peut pas être considérée comme un handicap pour les Parisiens. Par extension, étant donné que l'accès aux transports en commun est peu ou prou universel dans le centre en raison de la densité de la desserte et du coût réduit des titres de transport, on peut considérer que les résidents de Paris ont automatiquement une accessibilité théorique élevée. En outre, toute utilisation d'un mode moins performant (marche à pied notamment) ne pourrait être interprétée comme un dernier recours, mais bien comme un choix ou une opportunité exploités par un individu qui aurait pu employer un autre mode.

En revanche, pour les habitants de banlieue, l'absence de véhicule personnel ou les obstacles mis à son usage (comme peuvent le faire les restrictions de stationnement pour les personnes se rendant dans le centre) peuvent représenter (et représentent généralement) un handicap. Des durées de trajet domicile-travail potentiellement plus longues de la part des habitants de Grande Couronne employant des transports en commun sont alors bien plus le reflet d'une tentative de compenser cette accessibilité réduite en faisant un effort en temps supplémentaire qu'une valorisation plus forte du travail au sein de cette population, qui pourrait les amener à souhaiter atteindre des destinations plus valorisantes.

## **II.A.2 Une meilleure accessibilité qui se traduit en durées plus courtes pour les DDTE chez les Parisiens**

On peut se demander si les Parisiens décident alors de pousser au maximum leur accès aux offres d'emplois (et d'études) ou se contentent de mitiger l'impact des déplacements domicile-travail ou domicile-études (DDTE) sur leur vie quotidienne. Cette question peut être posée en sens inverse : en moyenne, les habitants de banlieue augmentent-ils leurs durées de DDTE afin de compenser un accès au marché de l'emploi inférieur à celui de Paris, quitte à sacrifier la réalisation d'autres activités ? Wenglenski constatait que les inégalités d'accès *potentiel* au marché du travail ne se retrouvaient pas sous la forme d'inégalités en temps de déplacement effectif (Wenglenski 2006). De la même façon, nous souhaitons analyser comment les contraintes spatiales sur le *potentiel* de mobilité se traduisent en contraintes temporelles sur la mobilité *effective*. Nous regardons donc si le temps de DDTE<sup>11</sup> varie en fonction du lieu de résidence. Comme nous avons pu voir à travers les travaux de Wenglenski que le type d'emploi jouait sur l'accessibilité, nous distinguons en fonction des catégories socio-professionnelles<sup>12</sup>.

11 Voir chapitre 4 pour le calcul de ces valeurs.

12 Nous ne fournissons pas les résultats pour le groupe des agriculteurs ni pour celui des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, qui représentent de trop faibles échantillons (respectivement 0,1 % et 2,8 % des actifs).

Tableau 30 : Durée domicile-travail et domicile-études en fonction du lieu de résidence<sup>13</sup>

Lieu de résidence	Durée moyenne (minutes)					Étudiants
	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Ensemble	
Paris	36	36	33	38	35	33
Petite Couronne	41	40	39	48	41	46
Grande Couronne	46	46	40	41	43	55
Ensemble	41	42	38	43	40	46

Lieu de résidence	Durée au 8 <sup>e</sup> décile (minutes)					Étudiants
	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Ensemble	
Paris	50	55	48	55	50	45
Petite Couronne	60	60	60	70	60	60
Grande Couronne	70	75	70	63	70	83
Ensemble	60	65	60	65	60	65

Champ : individus majeurs ayant fait un déplacement domicile-travail ou étude le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Nous retrouvons les résultats de Wenglenski concernant les différences d'accessibilité en fonction de la catégorie socio-professionnelle : les différences d'accessibilité ne se traduisent pas en un temps de trajet DDT différent selon la catégorie socioprofessionnelle. Nous retrouvons notamment la quasi-égalité des durées au 8<sup>e</sup> décile.

Quand nous distinguons les individus en fonction de leur lieu de résidence, à PCS identique, on observe qu'entre Paris et la Grande Couronne, la différence de temps moyen est de l'ordre d'une dizaine de minutes pour les cadres, les professions intermédiaires et les employés, et de plus de 20 minutes pour les étudiants<sup>14</sup>. Ces écarts demeurent si l'on prend comme indicateur le temps au 8<sup>e</sup> décile : il faut englober des trajets environ 20 minutes plus longs pour saisir 80 % des actifs de Grande Couronne que pour saisir 80 % des travailleurs parisiens. Les durées des DDTE sont bien plus étalées dans les valeurs hautes en banlieue que dans le centre. Enfin, on constate une croissance continue des durées moyennes depuis le centre jusqu'à la périphérie, et ce pour toutes les catégories à l'exception des ouvriers.

13 Voir annexes page 535 pour la dispersion des variables.

14 Des tests de WMW montrent que les écarts sont significatifs entre Paris et les deux couronnes pour les cadres, les professions intermédiaires et les employés, et uniquement entre Paris et la Petite Couronne pour les ouvriers. Les écarts entre la Petite et la Grande Couronne ne sont significatifs que pour les cadres et les ouvriers.

Cependant, les inégalités d'accessibilité étaient dans un rapport de 1 à 2 : en une heure, les habitants de Grande Couronne avaient accès en moyenne à moitié moins d'offres qu'un Parisien. L'ampleur de ces écarts ne se retrouve pas dans les durées de déplacement, si ce n'est en partie pour les étudiants. Pour les temps des DDTE effectivement réalisés, on peut supposer que les habitants de Grande Couronne auront dû sacrifier un plus grand nombre d'opportunités qu'un habitant du centre.

Une partie des différences de potentiel d'accès se traduit donc en disparités effectives de mobilité. La disposition des lieux d'enseignement supérieur et celle des emplois, qui sont toutes deux favorables aux résidents du centre de l'agglomération, se traduisent en durées réduites pour s'y rendre. En dépit de modes de transport plus « lents », les Parisiens réalisent des DDTE plus courts en durée que les habitants de Petite Couronne, lesquels font eux-mêmes des DDTE plus courts que les habitants de Grande Couronne. Habiter dans Paris ou en Petite Couronne est un choix rationnel qui permet d'économiser du temps de transport lorsque l'on travaille ou que l'on étudie.

### **II.A.3 Les déplacements domicile-travail n'expliquant que partiellement la différence de rythme de vie entre centre et banlieue**

Ces résultats confirment des travaux antérieurs : il est connu que les durées domicile-travail augmentent avec l'éloignement au centre des agglomérations (voir entre autres (Berger 1999 ; Beaucire et Saint-Gérard 2001 ; Berger 2004) sur l'Île-de-France). En revanche, les conséquences de cet état des choses sur la complexification de leur quotidien ont peu été étudiées de façon quantitative. Nous avons vu, lorsque nous avons discuté de l'impact des navettes sur l'organisation quotidienne (chapitre 4), que de nombreuses études qualitatives s'étaient penchées sur la question. Or ces analyses abordent la question à l'échelle du ménage, s'intéressant principalement aux conséquences en termes de tâches pour le conjoint travaillant moins loin. En outre, ces enquêtes portent alors sur les conséquences en termes d'activités à domicile ou sur les carrières professionnelles de ces derniers (Ortar 2008 ; Vincent, Viry, et Kaufmann 2010). Les conséquences sur la mobilité non professionnelle des personnes qui réalisent de longues navettes a été explorée, mais sans comparaison en fonction du lieu de vie. Si la conclusion générale est que la mobilité moins structurante se trouve réduite (Purvis, Iglesias, et Eisen 1996 ; Massot et Proulhac 2010), la façon dont le lieu de résidence renforce ou allège le poids des navettes sur les autres sorties a peu été étudiée.



Nous avons vu chapitre 4 que le nombre total d'activités non professionnelles diminuait lorsque la distance domicile-travail augmentait. Il s'agit maintenant d'une part de voir si cela affecte particulièrement les deux motifs flexibles sur lesquels nous nous concentrons, à savoir les loisirs et les achats, et d'autre part de voir si les différences de durée de DDTE permettent d'expliquer les différences de fréquence de réalisation de ces activités observées entre Paris et la Grande Couronne. Nous reprenons donc notre modélisation du nombre d'activités différentes (page 371) en nous centrant sur les personnes qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'études et en intégrant les durées associées à ces déplacements. Nous contrôlons donc par la durée domicile-travail ou domicile-études selon la sous-population concernée. Nous montrons ici les coefficients liés au lieu de résidence et aux durées des DDTE en comparant les résultats à l'impact du lieu de résidence sur les personnes qui n'ont ni travaillé ni étudié le jour de l'enquête (Tableau 31).

On observe que lorsque l'on distingue les personnes qui ont travaillé ou étudié du reste de la population, l'écart entre Paris et le reste du territoire francilien demeure, quoique plus fortement pour les achats que pour les loisirs. Pour cette population, habiter en Petite Couronne diminue de 12 % la probabilité de réaliser des achats et de 7 % celle de réaliser des loisirs, contre une baisse de respectivement 13 % et 9 % pour les résidents de Grande Couronne. Dit autrement, parmi les individus qui n'ont ni travaillé ni étudié le jour de l'enquête et qui correspondent au profil de référence<sup>15</sup>, 57 personnes sur 100 habitant Paris ont réalisé des achats, contre 50 personnes sur 100 en Petite Couronne et 49 en Grande Couronne. L'écart est plus faible concernant les loisirs, puisque pour 54 personnes inactives à Paris réalisant des loisirs on en trouve 50 en Petite Couronne et 49 en Grande Couronne. Nous avons là d'ores et déjà une première indication que les différences de rythme de vie entre Paris et le reste de l'Île-de-France ne s'expliquent pas uniquement par des durées domicile-travail et domicile-études plus longues. Il existe des effets – bien qu'ils soient mesurés – qui ne se résument pas à une tentative de maximiser ses opportunités professionnelles et en matière de scolarité.

---

15 Soit une femme sans enfants, de moins de 35 ans, vivant au sein d'un ménage dont le revenu par unité de consommation est compris entre 1200 et 1800 euros, dans un logement doté de moins d'une pièce et demie par personne, ayant un niveau diplôme est compris entre bac et bac + 2.

Tableau 31 : Probabilité de réaliser des achats et des loisirs un jour donné pour trois populations distinctes, en contrôlant ou non la durée domicile-travail et domicile-études. Régression quasibinomiale. Nous présentons ici uniquement l'écart à la situation de référence et la significativité.

		Achats									
		Individus qui n'ont ni travaillé ni été sur leur lieu d'étude (n = 10 108)		Actifs ayant travaillé (n = 11 295)				Étudiants s'étant rendus sur leur lieu d'études (n = 1 088)			
				Sans contrôle DDT		Avec contrôle DDT		Sans contrôle DDE		Avec contrôle DDE	
Intercept (probabilité de réaliser)		0,57	*	0,44	**	0,47		0,47		0,53	
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-12%	***	-19%	***	-15%	***	-43%	***	-35%	***
	Grande Couronne	-13%	***	-14%	***	-9%	**	-19%		-12%	
Durée domicile-travail ou domicile-études	0 minutes					43%	***			/	/
	0-20 minutes					REF	REF			REF	REF
	20-40 minutes					-10%	**			0%	
	40-60 minutes					-15%	***			-35%	**
	Plus de 60 minutes					-30%	***			-22%	

		Loisirs									
		Individus qui n'ont ni travaillé ni été sur leur lieu d'étude (n = 10 108)		Actifs ayant travaillé (n = 11 295)				Étudiants s'étant rendus sur leur lieu d'études (n = 1 088)			
				Sans contrôle DDT		Avec contrôle DDT		Sans contrôle DDE		Avec contrôle DDE	
Intercept (probabilité de réaliser)		0,54		0,39	***	0,43	***	0,53		0,60	
Lieu de résidence	Paris	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF	REF
	Petite Couronne	-7%	*	-22%	***	-18%	***	-18%	*	-8%	
	Grande Couronne	-9%	**	-24%	***	-19%	***	-30%	***	-16%	.
Durée domicile-travail ou domicile-études	0 minute					39%	***			/	/
	0-20 minutes					Ref.	Ref.			Ref.	Ref.
	20-40 minutes					-9%	*			-11%	
	40-60 minutes					-18%	***			-21%	*
	Plus de 60 minutes					-29%	***			-41%	***

Signification des codes : 0 « \*\*\* » 0,001 « \*\* » 0,01 « \* » 0,05 « . » 0,1 « » 1

Champ : individus majeurs, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Référence : femme résidant à Paris, sans enfants, ayant moins de 35 ans, au sein d'un ménage dont le revenu par unité de consommation est compris entre 1 200 et 1 800 euros, dans un logement doté de moins d'une pièce et demie par personne. Pour les non étudiants, son niveau diplôme est compris entre bac et bac + 2. Pour les actifs, elle appartient aux CSP+. Aussi bien pour les actifs que pour les étudiants, la durée de référence du DDTE est comprise entre 0 et 20 minutes.

Remarque : il nous est possible de savoir quand les actifs ont travaillé à domicile, et de les distinguer de ceux étant en congés. Le cas échéant, nous les avons inclus dans la population, mais en leur attribuant une durée de 0 minute pour les trajets domicile-travail. En revanche, il ne nous est pas possible de savoir quand les étudiants ont été contraints de travailler à domicile, nous ne prenons donc en compte que ceux qui se sont rendus sur leur lieu d'études.

Penchons-nous maintenant sur les populations qui ont à se rendre à une activité obligatoire selon une logique de maximisation de durée. Le résultat du chapitre 4, à savoir que plus les déplacements DDT sont courts en temps, plus la probabilité de réaliser un nombre élevé d'activités augmente, est valable pour chaque type d'activité pris séparément et est aussi vrai pour les trajets DDE. Ainsi, à lieu de résidence fixe, une hausse de 20 minutes de la durée du DDT diminue de 10 % la probabilité de réaliser des achats<sup>16</sup>. À noter que les ordres de grandeur sont similaires quelle que soit l'activité flexible : 40 minutes de DDT supplémentaires diminuent de 15 % la probabilité d'aller faire ses courses et de 18 % celle de sortir pour des loisirs. Pour les étudiants, les effets sont similaires. Cependant, le plus faible échantillon concerné rend plus délicate une analyse fine des écarts.

Si l'on compare la régression faite en ne contrôlant pas le temps de DDT à celle où la variable est présente, on observe une diminution de l'écart entre Paris et Grande Couronne : pour les achats, on passe d'un écart de 14 % à 9 % tandis que pour les loisirs on passe de 24 % à 19 % de différence entre les deux territoires. Ainsi, si l'on raisonne à durée de DDT égale, pour les actifs le fait de résider dans Paris demeure un avantage significatif pour la réalisation d'activités supplémentaires, quoique cet avantage apparaisse réduit par rapport à la régression sans cette variable.

Une autre façon de voir cette réduction nuancée des différences est en simulant ce qui se passerait si la répartition des temps de DDT était la même où que l'on réside. Si les travailleurs de Petite et Grande Couronne ont les mêmes durées de DDT que ceux de Paris, quel impact cela a-t-il sur leur probabilité de réaliser des achats et des loisirs<sup>17</sup> ? L'expérience montre des évolutions très faibles (Tableau 32). Si en moyenne 23 habitants de Grande Couronne ayant travaillé sur 100 réalisent des achats dans la situation réelle, ils seraient 26 si la répartition des durées des DDT était similaire à celle des Parisiens (contre 32 pour les Parisiens). L'écart par rapport au centre est donc réduit, mais demeure significatif.

---

16 On retrouve là les ordres de grandeur de Purvis, Iglesias et Eisen (1996), pour qui une hausse de 10 % du temps de DDT se traduirait en une baisse de 1,2 % de la probabilité d'aller faire des achats. Ici, passer de 0-20 minutes à 20-40 minutes de trajet, soit une hausse de 100 % est associée à une hausse de 10 % de la probabilité de faire des achats.

17 Nous conservons alors la probabilité pour les travailleurs de Petite et Grande Couronne de réaliser des achats ou des loisirs par créneau de 10 minutes de DDT, mais considérons que l'histogramme des durées DDT est le même que celui des Parisiens.

Tableau 32 : Probabilité pour des travailleurs de réaliser des achats et des loisirs, à durées DDT identiques à celles de Paris

	<b>Achats</b>		<b>Loisirs</b>	
	Probabilité réelle	Probabilité si DDT identique à Paris	Probabilité réelle	Probabilité si DDT identique à Paris
Paris	32 %	32 %	30 %	30 %
Petite Couronne	23 %	25 %	22 %	23 %
Grande Couronne	23 %	26 %	21 %	23 %

Champ : individus majeurs ayant travaillé résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Auteur : Chrétien

Le rythme de vie plus élevé des actifs occupés parisiens ne s'explique donc pas uniquement par les DDT plus courts en temps qu'en Grande Couronne. Pour les étudiants en revanche, lorsque l'on contrôle la durée des DDE, l'écart entre Paris et le reste de la région pour les sorties de loisirs n'est plus significatif. Par contre, le fait de résider en Petite Couronne demeure significatif pour la réalisation d'achats. Les durées des DDTE n'expliquent pas l'intégralité de la probabilité plus forte de réaliser des activités flexibles dans le centre. À temps identique pour se rendre au travail, il existe d'autres facteurs qui entraînent des différences de rythme de vie en fonction du lieu de résidence parmi les actifs occupés.

Au sein de la région Île-de-France, la disposition des emplois favorise donc les actifs occupés parisiens et celle des lieux d'enseignement avantage très fortement les étudiants qui résident dans le centre. Afin d'atteindre des opportunités équivalentes, les habitants de banlieue sont contraints à des distances de DDTE plus longues. Comme le travail et les études sont des activités pour lesquelles les individus sont dans une logique de maximisation des opportunités plus que de réduction des distances, globalement ces derniers rallongent leur trajet non seulement en distance spatiale, mais aussi en temps de parcours plutôt que de choisir des destinations moins satisfaisantes. Il en découle qu'ils disposent de moins de temps que les Parisiens à consacrer à d'autres activités. Ces effets sont cependant insuffisants à expliquer l'intégralité des écarts persistants de rythme de vie entre Paris et la Petite Couronne pour les étudiants, et entre Paris et le reste de l'Île-de-France pour les actifs.

\*

\*\*

Les Parisiens sont donc avantagés spatialement : en dépit du fait qu'ils emploient des modes de transport qui *en moyenne* sont plus lents que ceux pratiqués en banlieue, la disposition dans l'espace des destinations auxquelles ils sont *contraints* de se rendre les avantage, diminuant le coût en temps que représentent les déplacements DDTE, à qualité de la destination égale. On peut dire que la combinaison du territoire et des modes employés permet d'accéder plus rapidement aux opportunités que celle en Petite et Grande Couronne. Ceci libère donc du temps pour d'autres déplacements, et explique en partie le plus grand nombre d'activités que ses habitants réalisent un jour donné.

Nous n'avons cependant pas tout expliqué : une partie de la différence de rythme de vie demeure. Nous devons donc chercher d'autres explications. En outre, bien que les habitants de Petite Couronne soient avantagés par rapport à ceux de Grande Couronne quant aux durées pour se rendre aux activités contraintes, ils réalisent le même nombre d'activités flexibles<sup>18</sup>, et ce alors même qu'ils réalisent moins d'accompagnements. Il s'agit donc maintenant d'explorer, dans les contraintes intrinsèques aux activités flexibles, ce qui pourrait expliquer leur surreprésentation au sein des populations qui résident dans le centre de l'agglomération.

## **II.B. Une plus grande densité qui favorise la réalisation d'activités flexibles**

Dans le chapitre précédent, nous avons mis en évidence que les tactiques d'ajustement des distances et de minimisation du temps de déplacement pour se rendre aux activités flexibles étaient indispensables à la complexification du quotidien. L'impossibilité de pratiquer de telles stratégies mène régulièrement à l'abandon de l'activité le jour concerné. Pour les activités nécessaires telles que les achats, cela revient à un report de ces activités à d'autres jours de la semaine, moins contraints, où il est possible d'accorder plus de temps aux déplacements pour s'y rendre. Pour les activités optionnelles telles que les loisirs, cela peut revenir à l'abandon complet de l'activité.

Nous allons nous intéresser à ces deux activités optionnelles, lesquelles sont régies par deux logiques de mobilité différentes. Nous traiterons donc tout d'abord les achats, régis par une logique de minimisation des temps de transports. Dans un second temps, nous nous pencherons sur les loisirs, dont nous avons pu observer que la logique dépend des situations au sein desquelles se trouvent les individus.

---

18 1,24 activité flexible en moyenne pour les habitants de Petite Couronne, contre 1,23 pour ceux de Grande Couronne.

### **II.B.1 Quand la proximité favorise la fréquence de réalisation d'une activité : les achats des Parisiens**

Il ne nous échappe pas que les modes de vie diffèrent d'un territoire francilien à l'autre. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne les courses. Les achats ne se distinguent pas simplement par leur fréquence, mais aussi par le temps que l'on y consacre, par le type de commerces auquel on se rend et par les biens acquis eux-mêmes (Perrot 2009). Comme toute pratique sociale, ils sont le reflet de notre milieu et de nos aspirations, de savoirs-faire acquis durant l'enfance retraduits en tactiques quotidiennes (Certeau, Giard, et Mayol 1990) et de notre rapport à la sociabilité (Marenco 2004 ; Chevalier 2007). Dans ce contexte, notre objectif est de faire émerger les contraintes spatio-temporelles s'imposant aux individus et au sein desquelles ces pratiques s'insèrent. Après avoir souligné au cours du chapitre précédent l'importance des limites imposées par le reste du programme d'activités de l'individu sur les moments et les lieux des achats, nous souhaitons maintenant analyser le rôle du territoire de résidence sur ces derniers.

Les achats étant régis par une logique de minimisation des temps de transports, les personnes avantagées dans leur réalisation seront celles disposant d'une « première » offre la plus proche en temps. Il s'agira donc tout d'abord de mettre en évidence la façon dont, selon le lieu de résidence, la minimisation du temps de transport implique des *modes* de transport différents, pour ensuite tenter d'estimer si certains territoires offrent un avantage potentiel en *temps* de déplacement.

En effet, nous considérons que si une partie de la population parisienne attache un si fort prix aux courses quotidiennes et au fait d'aller faire ses achats auprès de « petits commerçants de proximité » (Perrot 2009), cet attachement n'est suivi d'effets (c'est-à-dire de courses réalisées au sein de ces commerces) que parce qu'il existe, encore, aujourd'hui, des petits commerçants à *proximité*. Si ceux-ci venaient à disparaître de certains quartiers, il est possible d'imaginer qu'une partie au moins des pratiques qui y sont associées seraient transférées, moyennant adaptation, dans les grandes surfaces les plus proches, mais que peu d'individus seraient prêts à augmenter de dix minutes leur trajet pour retrouver des petits commerçants à *distance* et à s'y rendre aussi souvent qu'auparavant. À ce titre, les travaux de Claudine Marenco (2004) sur la disparition du commerce traditionnel en milieu rural sont éclairants. En s'intéressant à un village situé dans le Nivernais, elle met en évidence deux attitudes face à la fermeture des petites épiceries de centre-ville et à l'ouverture d'une grande surface alimentaire en périphérie : une partie des enquêtés y sont indifférents tandis que les personnes âgées sont nostalgiques de la situation antérieure. En dépit du fait

qu'une partie des pratiques de sociabilité que ces derniers tissaient avec les commerçants et les autres clients du centre-bourg se soient reformées au sein de la grande surface, les « nostalgiques » se rendent au supermarché, situé plus loin, plus rarement et avec moins grand plaisir qu'ils n'allaient aux commerces disparus. On voit ainsi que si les pratiques sociales arrivent en partie à se reconstituer en situation adverse, les contraintes spatiales jouent sur l'intensité de l'utilisation de certains lieux de chalandise.

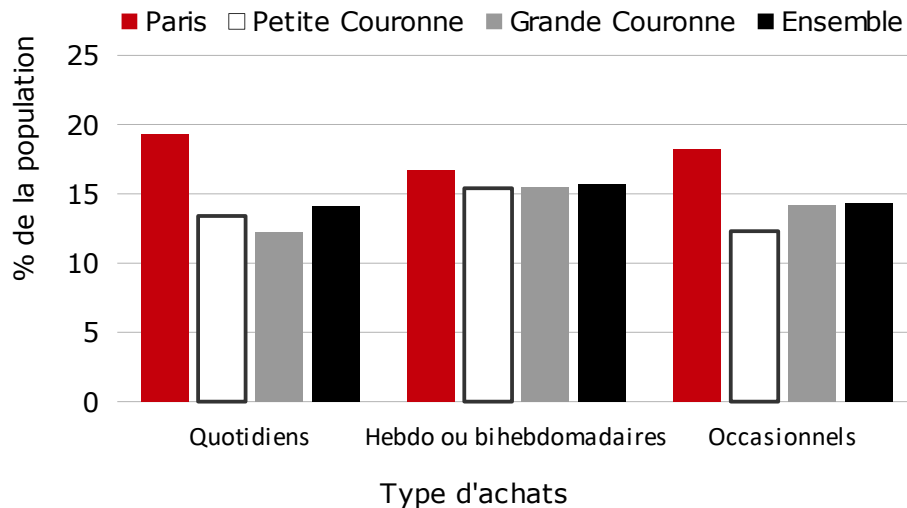
Dans le chapitre précédent, nous avons montré comment la présence d'un commerce à proximité du domicile permettait aux enquêtés concernés de planifier moins rigoureusement le contenu et les moments de leurs courses. En outre, nous avons vu que l'accès à une offre non loin de là où l'on se trouve permettait de réaliser des micro-achats improvisés au cours de la journée. Nous avons cependant autant que possible montré que ces pratiques pouvaient avoir lieu aussi bien dans Paris par des trajets piétons qu'en zone moins dense à l'aide de modes motorisés. La question que nous nous posons ici est de voir – à l'échelle de l'Île-de-France et donc par des méthodes quantitatives – si certains territoires offrent un avantage à de telles pratiques d'achats. Le sens commun et l'image d'Épinal des petits commerces de centre-ville voudraient que Paris soit avantagée, mais cela reste à prouver scientifiquement. En effet à notre connaissance les études quant au rôle de l'emplacement des lieux de chalandise ont été soit qualitatives, soit raisonnent en *distances* à parcourir pour les atteindre, ce qui ne nous permet pas d'affirmer avec certitude que les Parisiens ont bel et bien un avantage *temporel* dans leur accès aux commerces.

### **II.B.1.1 Une offre commerciale plus faible en banlieue qui implique la nécessité d'employer la voiture**

Tout d'abord, soulignons que la surreprésentation des achats chez les Parisiens est plus fortement tirée par les achats quotidiens et occasionnels que par les achats hebdo ou bihebdomadaires (Illustration 32). Notre objectif va donc être de montrer que les Parisiens sont favorisés spatialement par l'offre correspondant à ces types d'achats. Nous allons nous focaliser sur la répartition au sein de l'espace de deux types de commerces proposant des biens représentatifs de ces types d'achats<sup>19</sup>. Pour les achats quotidiens, nous étudierons la répartition géographique des lieux où l'on peut acheter du pain. Il est possible de trouver ce produit à la fois dans les hypermarchés, supermarchés, supérettes et boulangeries. Pour illustrer l'offre pour les achats

19 En effet, regarder globalement l'offre en magasins dont les produits pourraient tomber dans chaque catégorie reviendrait à additionner des biens non substituables : si je cherche à acheter du pain, il ne me sert à rien d'avoir une papeterie non loin de chez moi s'il n'y a pas de boulangerie.

Illustration 32 : Probabilité de réaliser différents types d'achats selon le lieu de résidence



Champ : individus majeurs résidents d'Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Remarque : Les types d'achats au sein de l'EGT 2010 sont définis comme suit : « Achats quotidiens (pain, journal...) », « Achats hebdomadaires ou bihebdomadaires » et « Achats occasionnels (livres, vêtements, électroménager, musique, meubles, etc.) ». Il n'est pas clair au sein de quelle catégorie sont classés les achats alimentaires d'appoints.

Nous avons effectué des tests du  $\chi^2$  sur chacune de ces catégories d'achats. Seule la catégorie « Hebdo ou bihebdomadaires » n'était pas significative. Pour les deux autres,  $p > 0,001$ .

occasionnels, nous nous pencherons sur l'emplacement des magasins où il est possible d'acheter des chaussures. Ces dernières peuvent s'acquérir dans des hypermarchés et dans des magasins de chaussures.

Si nous ne disposons pas de données précises sur l'accessibilité potentielle en temps vers des lieux de chalandise, une étude de la Base Permanente des Équipements de 2016 (BPE 2016) nous permet de constater que la densité spatiale en offre commerciale est bien plus élevée dans le centre (Tableau 33) et ce aussi bien pour les achats du quotidien que pour les courses occasionnelles. Cependant, ces disparités spatiales d'offre, tant en termes de nombre d'unités par communes que de nombre d'unités par kilomètre carré, sont plus ou moins fortes selon le type de commerce étudié. Ainsi, les magasins vendant des chaussures sont moins bien répartis sur le territoire que ceux vendant du pain : alors que seuls 7 % de la population de Grande Couronne habitent sur une commune sans lieu où acheter du pain, c'est 39 % de



celle-ci qui sont concernés dans le cas des chaussures. En outre, la concentration en nombre de commerces diffère. Alors que l'écart en nombre d'unités entre Paris et la Grande Couronne est sur un rapport de 1 à 40 pour le pain, celui pour les chaussures est dans un rapport de 1 à 100. Enfin, l'offre est plus dense en nombre par millier d'habitants dans Paris qu'en zone peu dense<sup>20</sup>.

Tableau 33 : Répartition des commerces sur le territoire

	Part de la population vivant dans une commune ou un arrondissement sans offre		Nombre de commerces par commune ou arrondissement		Offre pour 1000 habitants	
	Pain	Chaussures	Pain	Chaussures	Pain	Chaussures
Paris	0 %	0 %	130	60,6	1,4	1,13
Petite Couronne	0 %	7 %	25	5,4	0,7	0,14
Grande Couronne	7 %	39 %	3	0,6	0,5	0,08
Total	3 %	19 %	7	2,0	0,5	0,10

Source : Base Permanente des Équipements – 2016, INSEE. Calculs de l'auteur

Comment ces chiffres se traduisent-ils en distances pour se rendre aux achats alimentaires de base ? Plus concrètement, que peuvent-ils nous dire sur la possibilité de réaliser ses achats en un temps court ? Et des modes de transport par lesquels il serait *théoriquement* possible de s'y rendre ? On peut reprendre les données ci-dessus sur le nombre d'unités de vente par commune et les diviser par la surface au sol de chaque commune afin d'estimer le nombre de tels commerces par kilomètre carré<sup>21</sup> (voir texte 15, page 410, pour la méthode de calcul et tableau 34 pour les valeurs).

Tableau 34 : Distance moyenne (km) à parcourir pour avoir accès à une offre au sein des communes en disposant de commerces vendant du pain ou des chaussures

	Pain	Chaussures
Paris	0,13	0,22
Petite Couronne	0,39	0,88
Grande Couronne	1,37	1,36
Total	1,17	1,37

Source : Base Permanente des Équipements – 2016, INSEE. Calculs de l'auteur.

20 Si ceci peut s'expliquer par des surfaces plus petites pour les magasins de chaussures, l'argument ne tient pas pour le pain : si l'on prend le nombre de boulangeries pour 1000 habitants (et non plus le nombre de lieux vendant du pain), on en trouve une pour mille Parisiens, mais seulement 0,3 pour mille résidents de Grande Couronne.

21 Par ce procédé, on augmente la dispersion réelle des commerces par rapport aux habitations dans les communes les moins denses : celles-ci sont largement recouvertes d'espaces agricoles et de forêts tandis que les habitations se concentrent fréquemment autour d'un bourg. Dans certaines zones de Petite Couronne encore, on peut s'attendre à des densités plus faibles que celles réellement perçues par les habitants. En revanche, le nombre élevé de boulangeries par arrondissement parisien ne peut que refléter une répartition relativement homogène. Les densités obtenues peuvent donc se traduire en distances proches de celles potentiellement praticables par ses résidents.

Ainsi, un Parisien a en moyenne 130 m à parcourir pour avoir accès à un lieu où acheter du pain tandis qu'une personne en Grande Couronne aura 1,37 km à parcourir pour acheter une baguette. Pour les chaussures, les Parisiens doivent parcourir 220 m contre 1,36 km pour les habitants de Grande Couronne. Les chiffres pour ces seconds sont à prendre avec précaution dans la mesure où leur répartition au sein du territoire n'est pas homogène (voir texte 15, page 410, pour des détails sur la méthode).

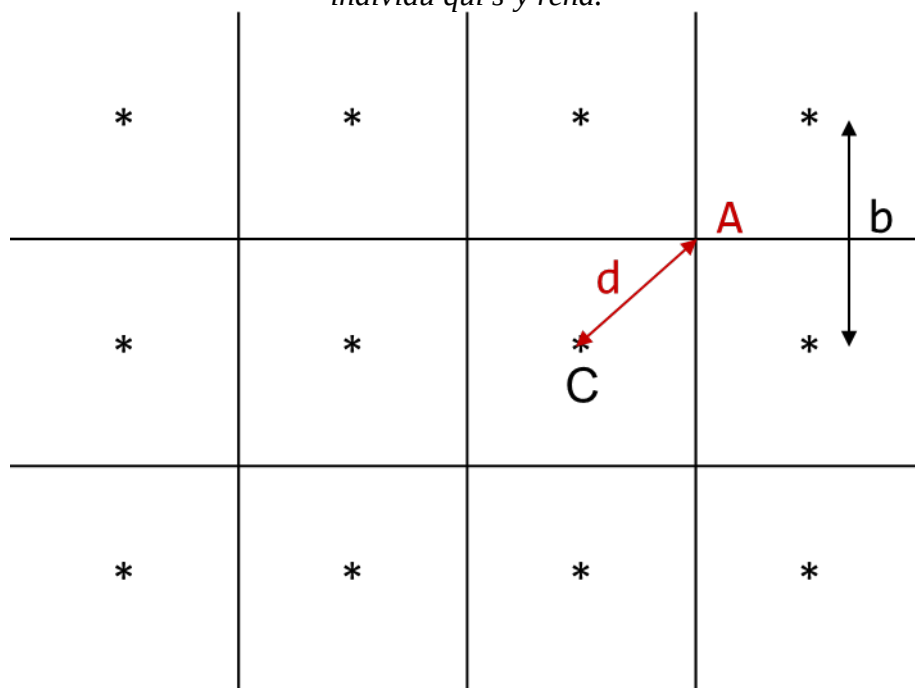
Quelles conséquences pour les modes de transport ? Dans Paris, si l'on estime à 15 km/h la vitesse moyenne de déplacement en voiture, 4 km/h celle à pied et à 15 minutes la somme du temps d'accès à sa voiture et de recherche d'une place de parking (Lefauconnier et Gantelet 2005), en deçà d'un trajet de portée de 1,6 km il n'est pas pertinent d'utiliser l'automobile. De façon similaire, entre le temps d'attente en station et, le cas échéant (pour les modes ferrés), d'accès et d'exit, les transports en commun ne sont pas pertinents, dans le meilleur des cas, pour les déplacements de moins d'un kilomètre. Par conséquent, la marche est le mode le plus rapide *en temps* pour se rendre aux lieux d'achats quotidiens. C'est là le paradoxe des villes denses : si un déplacement ne dure pas plus d'un quart d'heure, l'offre accessible grâce à l'adhérence (Amar 1993 ; Simon 2011) de la marche est supérieure à celle que l'on obtient en allant plus loin grâce à la vitesse des transports en commun. En effet, pour de très faibles durées de déplacement, le caractère réticulaire des transports en commun est un désavantage : même dans le cas d'un réseau dense comme celui de Paris intra-muros, les transports en commun amènent à un nombre restreint de points dans l'espace s'ils ne sont pas combinés avec des trajets d'accès et d'exit, lesquels sont généralement réalisés à pied. Le caractère continu de l'accès qu'offre la marche à la ville est en revanche extrêmement efficace sur de petites durées.

En Grande Couronne, la voiture est plus rapide dès les premiers mètres : sa vitesse moyenne augmente et les temps d'accès et de stationnement du véhicule sont plus faibles que dans le centre<sup>22</sup>. Par conséquent, la voiture y est le mode le plus efficace pour aller acheter du pain. En Petite Couronne, la très forte hétérogénéité des densités ne permet pas de tirer de conclusion globale quant aux distances à parcourir et donc quant aux modes de transport les plus optimaux.

---

22 Ce second peut même être considéré comme nul dans le cas d'un véhicule garé devant le domicile et de places de parking à destination.

Texte 15 : Estimation de l'accessibilité potentielle aux lieux vendant du pain et de l'électroménager en d'Île-de-France. « C » représente un commerce et « A » un individu qui s'y rend.



En considérant que l'offre est répartie de façon homogène dans l'espace on peut ainsi considérer calculer à quelle distance maximale se trouve individu lorsqu'il est au sein d'une commune disposant d'une offre.

Si l'on considère que notre commune couvre une aire  $Z$ , et que l'on y trouve  $X$  commerces, alors si l'on considère que la répartition des commerces au sein du territoire est homogène, on peut considérer qu'une distance  $b$  sépare chaque commerce de ses plus proches voisins. Chaque commerce se trouve donc au centre d'un carré dont l'aire fait  $b^2 = Z/X$ . Le plus loin qu'un individu puisse se trouver d'un commerce est l'emplacement pris par notre point  $A$ . La distance  $d$  à parcourir pour atteindre le commerce le plus proche peut alors se calculer à l'aide du théorème de Pythagore :  $d = \sqrt{0,5 \times Z/X}$ .

À noter que de par notre méthode d'analyse, il nous est impossible de voir les potentiels rabattements des habitants d'une commune vers une commune voisine. Si cela a peu d'importance concernant les déplacements piétons, cela peut représenter une part non négligeable de la population des communes peu équipées de Grande Couronne. Nous retenons donc que nous avons là plutôt la limite basse des territoires fournissant à leurs résidents des lieux d'achats accessibles.

Si l'on conserve ces hypothèses de vitesse de déplacement, la durée maximale pour acheter du pain dans Paris est de 2 minutes. En Grande Couronne, en considérant une voiture se déplaçant à 30 km/h en moyenne (ceci est plutôt une limite haute, on considère que l'on ne prend pas l'autoroute pour aller acheter son pain), cette durée maximale est de 4 minutes au sein des communes disposant de lieux de chalandise<sup>23</sup>. Avec des outils plus précis d'estimation des vitesses et des distances, mais en se penchant sur une plus large gamme de lieux de chalandise, Gwennaél Solard montrait que pour les habitants du rural francilien n'ayant aucun commerce dans leur commune, le temps d'accès moyen à un « commerce de proximité » était inférieur à 4 minutes (Solard 2010). Si l'avantage en temps procuré par la densité parisienne n'est pas une illusion, l'écart est faible. En revanche, on note que cela peut se traduire en termes de choix : pour une durée de trajet identique, les Parisiens ont accès au double de l'offre.

Pour les chaussures, les conclusions sont plus délicates. Les communes qui disposent d'un supermarché ou de magasins de chaussures sont rarement rurales, on peut donc prendre 20 km/h comme vitesse de la voiture, ce qui donne un temps d'accès en Grande Couronne de 6 minutes. Cependant, comme 39 % de la population de Grande Couronne n'habitent pas une commune disposant d'un magasin où il est possible d'acheter de tels produits, on doit supposer que très souvent le temps de trajet à la première offre doit être de l'ordre de 10 minutes. Dans Paris, en marchant, le temps d'accès est de 3 minutes 30. L'avantage est là encore aux Parisiens. Rappelons cependant que ces calculs portent sur les *premières* offres accessibles, or les achats occasionnels obéissent moins souvent à une logique de minimisation des distances que les achats quotidiens.

Dans les deux cas, les micro-écarts de temps entre les territoires sont négligeables dans une optique Hägerstrandienne<sup>24</sup>, mais peuvent jouer sur la possibilité de les insérer entre deux activités ou sur une pause déjeuner de travail.

En outre ce qui attire notre attention ici – ce qui est paradoxal dans une partie se centrant sur les durées de trajet – est la brièveté des distances dans Paris. En effet, celle-ci implique une confrontation visuelle extrêmement fréquente aux opportunités. Avec une distance maximale à une boulangerie de 130 m, on peut considérer que presque tout trajet de plus de 200 m à pied dans Paris implique que l'on passera

---

23 On pourrait argumenter que certaines zones de Grande Couronne sont plus denses. On s'attend alors effectivement à ce que la distance à parcourir soit plus courte, mais on peut alors supposer que le temps pour trouver un stationnement ainsi que la vitesse de la voiture soient diminués. Un déplacement au sein d'un cœur de village abaisse la vitesse à 15 km/h ou 20 km/h. Il faut alors entre 2 et 3 minutes pour un déplacement d'une portée de 500 m, en supposant qu'il soit possible de se garer devant la boulangerie. La moindre densité est alors compensée par la vitesse procurée par la voiture.

24 C'est-à-dire en termes de poids sur le BTT.

*devant* un lieu où acheter du pain. Avec 1,37 km en Grande Couronne, il est fort possible de passer *non loin* de tels lieux, à des distances proches facilement couvertes par la voiture, mais sans savoir qu'une telle opportunité existe, et en devant faire un détour par rapport à son trajet initial, même minime, pour atteindre le commerce. Or nous avons vu dans le chapitre précédent l'importance des activités suggérées par la proximité visuelle d'une opportunité. Rentrer en métro du travail et parcourir les 350 m depuis la station jusqu'à chez soi<sup>25</sup> suppose de voir potentiellement *plusieurs* boulangeries en cours de route. Ce type d'opportunité disparaît en Grande Couronne : en rentrant en voiture du travail par une quatre-voies puis par des départementales menant à un lotissement, il est possible de ne jamais croiser de lieu d'achat, tout en passant à moins de 500 m de plusieurs d'entre eux.

Contrairement à ce qu'un imaginaire centré sur les différences de densité entre Paris et sa banlieue pourrait laisser penser, les écarts de temps pour accéder à un lieu d'achat « de base » ne dépassent guère les 10 minutes, bien que les modes permettant cette accessibilité soient différents. Si le temps nécessaire va du simple au double selon l'endroit où l'on habite, il s'agit de durées faibles, qui se traduisent en écarts absolus réduits.

Cependant tandis que nous observions dans le centre un contact direct et quasi constant avec l'offre, ce n'est pas le cas en Grande Couronne. Ainsi, l'avantage fourni par la densité de l'offre commerciale dans le centre ne bénéficierait non pas tant aux individus qui auraient planifié leur sortie et la réaliseraient au sein d'une boucle simple, mais plutôt aux personnes qui verraient la possibilité de saisir des offres en cours de trajet. Les hypermarchés eux aussi permettent de multiplier les types d'achats sur un lieu donné en combinant une offre en alimentation, en vêtements, en électroménager, etc. Cependant, en raison de leur emplacement et de leur moins grande densité sur le territoire, il faut déjà s'y être rendu pour une raison précise pour pouvoir ensuite saisir l'occasion d'y faire autre chose. Dans Paris, la mixité fonctionnelle, qui existe même à une échelle très fine, permet potentiellement de passer d'un type d'activité à un autre sans effort apparent.

### **II.B.1.2 De faibles écarts en temps de déplacement entre centre et périphérie**

Théoriquement, il est possible que le temps minimum pour aller faire ses achats ne se manifeste que sous la forme de différences de moins de 5 minutes. En revanche, nous avons vu que la plus grande densité dans le centre peut induire des activités

---

<sup>25</sup> Distance moyenne de rabattement à la sortie du métro pour les trajets domicile-travail selon l'étude de Chatirichvili (2015).

supplémentaires sous la forme d'une saisie d'opportunité en cours de déplacement, laquelle réduit de fait l'effort temporel consacré à chacune d'entre elles. Nous allons maintenant voir comment cette accessibilité potentielle se traduit en durée de trajets.

La probabilité de réaliser des achats un jour donné varie en fonction du lieu de résidence et des activités contraintes que les individus ont faites le jour de l'enquête. Comme les emplois du temps des individus varient en fonction de la zone de résidence (même à caractéristiques sociales identiques), nous allons contrôler, pour les analyses suivantes, par le type d'emploi du temps réalisé au cours de la journée. Tout comme dans les parties qualitatives où nous nous sommes attachés à mettre en avant des situations, nous ne nous intéressons ici plus simplement aux profils des individus, mais à l'ensemble des activités qu'ils ont faites au cours de la journée enquêtée.

Ainsi, si l'on ne contrôle pas par l'ensemble des variables sociodémographiques employées dans la section précédente, mais que l'on se contente d'étudier la probabilité de faire des achats en fonction de la situation (Tableau 35, page 413), on retrouve les résultats généraux obtenus précédemment lorsque nous analysons l'impact des activités contraintes sur les activités flexibles (page 383). Les accompagnements influencent la probabilité de réaliser des achats lorsque l'on ne travaille pas, mais peu lorsque l'on travaille. On peut donc considérer qu'en ne contrôlant pas, dans cette section, par les variables sociodémographiques précédentes, on conserve néanmoins une représentation fidèle des phénomènes en jeu dans les pratiques d'achats.

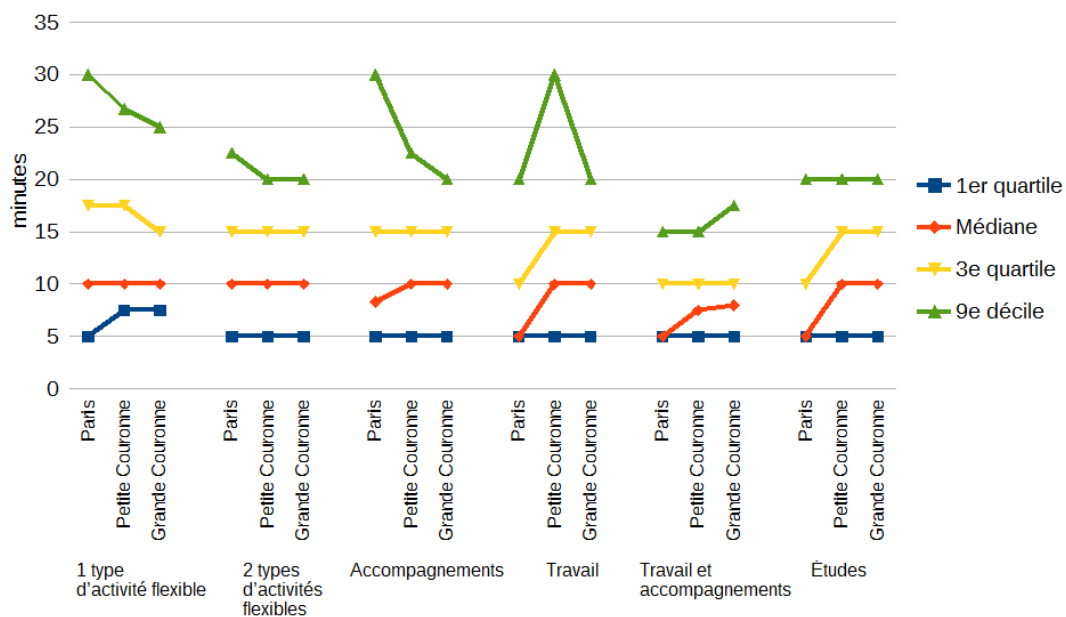
*Tableau 35 : Une fréquence d'achats plus élevée dans Paris. Proportion d'individus ayant réalisé des achats le jour de l'enquête en fonction du lieu de résidence et de la situation face aux contraintes. Entre parenthèses, le nombre d'individus enquêtés concernés, non pondérés.*

Lieu de résidence	Contrainte				Ensemble
	Aucune	Accompagnement	Travail	Travail et accompagnement	
Paris	54 % (803)	62 % (146)	31 % (433)	32 % (109)	44 % (1491)
Petite Couronne	44 % (1583)	50 % (464)	23 % (773)	25 % (285)	35 % (3105)
Grande Couronne	45 % (2066)	51 % (723)	22 % (957)	28 % (483)	36 % (4229)
Ensemble	47 % (4452)	52 % (1333)	24 % (2163)	28 % (877)	37 % (8825)

*Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Auteur : Chrétien*

Il s'agit ici de voir si les courses plus fréquentes dans Paris peuvent s'expliquer par les distances réduites aux magasins et autres lieux de chalandise. Nous appliquons donc notre méthode des « efforts en temps consacrés aux trajets » (voir chapitre 6) aux activités d'achats (Illustration 33). Le temps médian consacré à se rendre aux lieux de chalandise et le troisième quartile sont plus faibles dans Paris qu'en Petite et Grande Couronne de cinq minutes lorsque les emplois du temps deviennent plus contraints, c'est-à-dire lorsque l'individu travaille ou se rend sur son lieu d'études. Jusqu'au 3<sup>e</sup> quartile, les temps de déplacement sont les mêmes en Petite et en Grande Couronne, ceci est contre-intuitif compte tenu de la meilleure offre qui s'y trouve. En revanche, les comportements sont plus dispersés dans Paris et en Petite Couronne qu'en Grande Couronne : le 9<sup>e</sup> décile prend des valeurs plus élevées.

*Illustration 33 : Durée moyenne pour se rendre aux achats en fonction du lieu de résidence et du type d'emploi du temps (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)*



*Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, ayant réalisé un achat le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur*

Remarque : nous avons en outre fait des tests de WMW afin d'évaluer la significativité des différences de répartition entre les durées au sein des différents territoires. Les écarts entre Paris et la Petite Couronne et entre Paris et la Grande Couronne sont significatifs pour les emplois du temps avec du travail et pour les emplois du temps étudiants. Aucun écart entre la Petite et la Grande Couronne n'est significatif.

Les écarts de durée réelle de déplacement sont faibles, mais rappelons que nous estimions que la différence de temps *potentiel* d'accès à la première offre était de l'ordre de 5 minutes. Dans ce contexte, les « premières offres » situées plus « proche » en temps dans Paris qu'en Grande Couronne sont saisies par les habitants du centre, mais uniquement lorsque leur emploi du temps contient un volume de temps hors du domicile élevé : ils ont alors plus fréquemment recours à des déplacements de cinq minutes ou moins. Ceci est cohérent avec notre analyse des logiques de mobilité autour des achats : dans la plupart des cas, l'objectif est de minimiser le temps de déplacement.

### **II.B.1.3 Une utilisation de la proximité pour augmenter le nombre d'activités dans Paris**

À la lumière de ces résultats, on peut émettre deux hypothèses quant à l'utilisation que les Parisiens font de ces courts déplacements. La première serait que les déplacements de cinq minutes ou moins remplacent des déplacements qui en banlieue seraient plus longs. La seconde serait que les Parisiens réalisent autant de déplacements « longs » que les habitants de banlieue, mais réalisent *en plus* des déplacements courts en temps. Pour tester ces deux hypothèses, nous analysons la répartition de la population par rapport au temps pour se rendre aux achats, en contrôlant par les activités obligatoires réalisées et par le lieu de résidence<sup>26</sup>. En raison de la tendance des enquêtés à déclarer la durée de leurs trajets par tranche de 5 minutes, nous représentons les résultats sous la forme d'histogrammes dont la largeur de chaque barre équivaut à 5 minutes (Illustration 34, page 417).

Quelle que soit la situation dans laquelle les individus se trouvent, les efforts de plus de 5 minutes sont réalisés à peu près à la même fréquence, quel que soit le lieu où l'on réside en Île-de-France. En revanche, les Parisiens réalisent plus fréquemment des déplacements de 5 minutes ou moins. Globalement, la quasi-intégralité des achats supplémentaires réalisés par ces derniers (par rapport au reste des Franciliens) est donc absorbée par les déplacements de proximité. Les Parisiens ne réduisent pas leur nombre de déplacements longs pour en réaliser des plus courts, ils multiplient les achats non loin de là où ils sont sans sacrifier les destinations plus distantes. On est donc dans une situation où la proximité, au lieu d'être employée pour réduire le temps que l'on consacre à ses déplacements, est utilisée pour augmenter la fréquence des activités que l'on réalise.

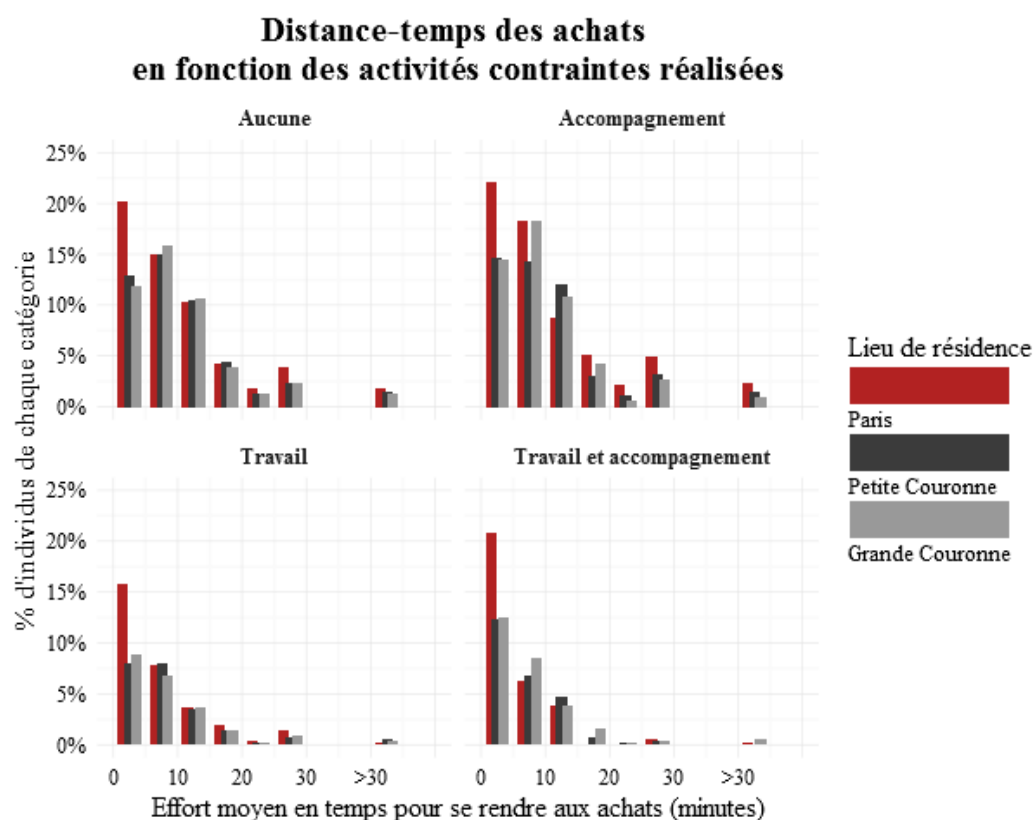
---

26 Nous avons exclu les individus s'étant rendus sur leur lieu d'études, en raison de leur trop faible volume.



Ceci est cohérent avec l'image que nous nous faisons des potentiels avantages offerts par la densité parisienne : son utilité réside dans ce qu'elle permet de faire en cours de route. Nous approfondirons cette question des enchaînements d'activités dans la section suivante.

Illustration 34 : Le surplus d'achats des Parisiens concentré sur les déplacements de proximité.



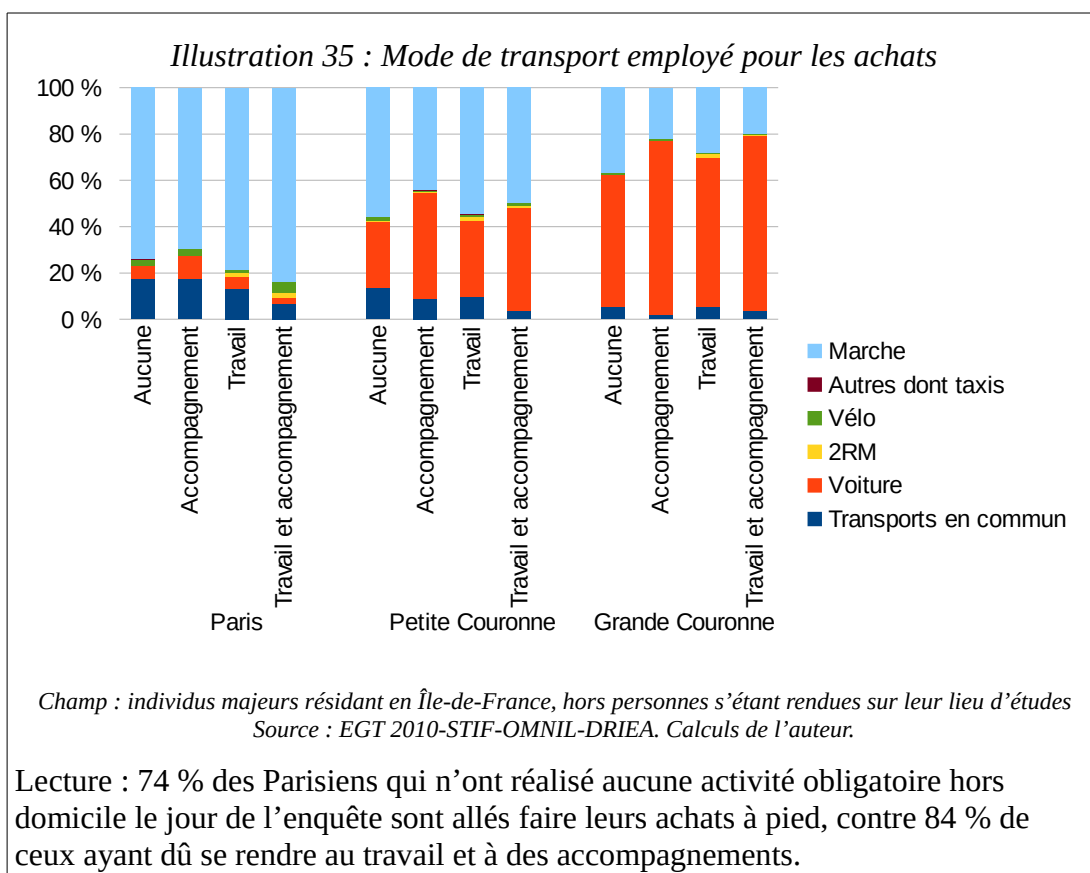
Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France, hors personnes s'étant rendues sur leur lieu d'études  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Remarques : Les tranches vont de 5 minutes en 5 minutes, les intervalles sont fermés à droite. Par exemple, la deuxième barre représente les personnes ayant fait des efforts supérieurs à 5 minutes et inférieurs ou égaux à 10 minutes. Nous coupons le graphique à 60 minutes, moins de 0,2 % de la population réalisant des efforts supérieurs pour se rendre aux achats. La somme des barres d'une couleur d'une case n'est pas égale à 100 %. En effet, nous ne montrons ici que les personnes ayant réalisé un achat, mais les pourcentages portent sur l'ensemble des individus s'étant trouvé dans chaque situation. L'objectif est de pouvoir observer, proportionnellement, à quelle distance temporelle se situent les courses supplémentaires réalisées par les Parisiens.

Lecture : 20 % des Parisiens qui n'ont réalisé ni accompagnements ni déplacements professionnels ont fait un effort de 5 minutes ou moins par achat. Les habitants de Petite Couronne dans la même situation ne sont que 13 % à avoir consacré cet effort à réaliser des achats. En revanche, quel que soit l'endroit où l'on réside, la proportion d'individus sans déplacement contraint ayant consacré 10 à 15 minutes par achat est de 10 %. Dit autrement, si l'on n'a réalisé aucune activité contrainte, où que l'on réside la probabilité est la même de se retrouver à consacrer de 10 à 15 minutes à se rendre à des achats.

### II.B.1.4 Un usage des modes de transport qui suivent une logique de rationalité économique

Les durées pratiquées pour se rendre aux achats correspondent donc peu ou prou à celles attendues lorsque nous estimons l'accessibilité potentielle du territoire. En va-t-il de même pour les modes de transport employés ? Pour rappel, nous montrions que si les enquêtés étaient bel et bien dans une logique de minimisation du temps de transport pour se rendre aux achats, l'on devait s'attendre à un usage de la marche dans Paris et de la voiture en Grande Couronne. Nous adaptons la technique développée chapitre 6 pour voir quel est le déplacement le plus court à associer à un déplacement, à la détection du mode le plus structurant employé pour se rendre à une activité. Nous développons cette méthode en annexe (page 509). En particulier cette méthode permet de détecter le mode le plus « structurant » pour une activité secondaire en fonction des activités obligatoires réalisées (Illustration 35).



Derrière les durées très faibles des déplacements des Parisiens pour aller faire leurs courses se cachent des distances très faibles : 81 % de ceux qui ont réalisé des achats y ont consacré un effort en distance inférieur à 1 km. En Grande Couronne, ils sont seulement 48 % à faire de même. Dans Paris, en cohérence avec l'analyse

d'accessibilité précédente, ces très courtes distances sont exploitées de façon optimale grâce à la marche. En Grande Couronne, où nous avons vu que, quelle que soit la distance la voiture est généralement plus rapide dès lors que le temps d'accès et de recherche de stationnement est faible, on constate que la voiture est majoritairement employée pour réaliser les achats. En Petite Couronne, les modes employés sont mixtes, avec une répartition à peu près égale entre marche et voiture, ce qui reflète l'hétérogénéité des territoires qui composent les communes de la banlieue intérieure. Dans l'ensemble, on assiste à des pratiques modales qui suivent une logique de rationalité économique en temps lorsqu'il s'agit d'aller faire ses courses, ce qui confirme les résultats du chapitre 3.

\*

\* \*

Les Parisiens profitent donc de la meilleure accessibilité potentielle offerte par la densité pour réaliser plus d'achats. Ce plus grand nombre d'activités ne se dispose pas dans l'espace-temps comme une extrapolation des comportements de Grande Couronne dont le volume aurait été augmenté, mais se présente sous la forme d'une multiplication des activités très courtes, réalisées à pied, sans abandon des destinations plus lointaines en temps. La proximité joue ainsi un rôle dans la multiplication des activités d'achats à l'échelle de la journée et de la semaine.

### **II.B.2 Les activités optionnelles dont la durée ne joue pas sur la fréquence de réalisation : le cas des loisirs**

Penchons-nous maintenant sur les loisirs : les Parisiens en réalisent-ils plus que les autres Franciliens en raison de la plus forte densité ? Rappelons que la logique de déplacement vers ces activités est dépendante de la situation au sein de laquelle l'on se trouve. Nous allons donc traiter de façon distincte les situations contraintes et les situations non contraintes.

Alors que nous raisonnions en termes de « temps minimal » pour se rendre aux lieux d'achats, cette logique n'est pas systématiquement applicable aux loisirs, dont nous montrions dans le chapitre précédent que les déplacements pour s'y rendre se faisaient fréquemment selon une logique de maximisation d'opportunités. Nous devons donc montrer deux choses : d'une part comment se situent Paris et la banlieue en termes d'offre de proximité et d'autre part comment ils sont dotés en matière d'offre à distance. La première approche suppose que nous sélectionnions des infrastructures ou des services peu sélectifs, c'est-à-dire pour lesquels la qualité et la spécificité importent peu. Nous allons prendre pour cela les terrains de sport en

extérieur (football, rugby, etc.). Pour la seconde approche, nous prendrons les loisirs plus spécifiques que sont les théâtres, salles de concert et musées. Nous compléterons ces deux types de destinations par un troisième, qui peut selon les cas correspondre à une logique de proximité ou une logique d'offre spécifique : les restaurants.

Pour traiter leur accessibilité en termes de maximisation d'opportunités, il nous faudrait une évaluation similaire à celle développée par Wenglenski pour les trajets domicile-travail que nous présentions dans la section précédente. Nous n'en disposons pas, aussi nous nous contenterons d'approximations en comparant la répartition au sein de l'Île-de-France de telles infrastructures à celle des emplois. Enfin nous analyserons selon ces deux logiques les restaurants, qui peuvent relever d'une logique de maximisation des opportunités tout comme d'une logique de minimisation des distances.

### **II.B.2.1 Une bonne offre locale en Grande Couronne, mais une diversité moindre**

Qu'observe-t-on si l'on analyse l'offre de loisirs en considérant que l'important est de raisonner en termes de minimisation du temps de transport ? Les terrains de sport, qui occupent une grande surface au sol, sont plus favorablement répartis lorsque l'on habite en banlieue : 21 % des Parisiens résident dans un arrondissement qui n'en contient pas, contre seulement 6 % des habitants de Grande Couronne (Tableau 36).

*Tableau 36 : Équipements de loisirs de proximité*

	Distance maximale à la première offre dans les communes desservies (km)		Part de la population vivant dans une commune ou arrondissement sans équipement	
	Restaurants	Terrains de sport extérieurs	Restaurants	Terrains de sport extérieurs
Paris	0,05	2,0 <sup>27</sup>	0 %	21 %
Petite Couronne	0,21	1,0	0 %	4 %
Grande Couronne	1,12	1,9	4 %	6 %
Total	1,04	1,8	2 %	8 %

Source : Base Permanente des Équipements – 2016, INSEE. Calculs de l'auteur.

<sup>27</sup> En faisant l'hypothèse que nous faisons d'une répartition homogène de l'offre au sein des communes, on obtient 1 km. Or ce principe est peu applicable aux terrains de sports parisiens : ils sont concentrés le long du périphérique. En réalité, la distance maximale relève plutôt de la distance entre le point le plus central de l'arrondissement et le point le long du périphérique le plus proche. Concrètement, les distances maximales pour un Parisien vivant dans un arrondissement desservi sont plutôt de l'ordre de 2 km.

Ceci se traduit aussi sous la forme d'une meilleure offre par habitant : 1,6 terrain pour 100 000 Parisiens, contre 45 pour 100 000 résidents de Grande Couronne. La répartition des terrains parisiens le long du périphérique, là où le foncier est disponible et moins cher, se traduit en outre par des distances plus courtes à parcourir pour les habitants de Grande Couronne que pour ceux du centre, les mieux lotis étant les habitants de Petite Couronne. Si l'on traduit ceci en temps de parcours, cela signifie que les habitants de banlieue, en se rendant en voiture sur place, mettent au maximum entre 5 et 8 minutes, tandis que les 2 km des Parisiens résidant dans un arrondissement équipé se traduisent en un temps de transport de l'ordre de 15 minutes en transports en commun et 30 minutes à pied.

La catégorie « restaurants » de la BPE 2016 prend en compte tous les types, du kebab au restaurant étoilé (à l'exception des hôtels-restaurants). Par conséquent, la couverture du territoire est bonne, mais la répartition l'est moins : si presque toutes les communes du territoire ont au moins un restaurant, on en trouve en moyenne près de 1000 par arrondissement dans Paris contre 10 par commune en Grande Couronne. Ceci se traduit aussi en inégalité d'offre par nombre d'habitants : 14 pour 1000 dans Paris, contre moins de 2 en Grande Couronne. Les distances elles aussi sont très différentes : dans Paris on n'est en moyenne jamais à plus de 50 m d'un restaurant, soit 45 secondes de marche. En Grande Couronne, on se trouve au maximum à 3 à 5 minutes de voiture d'un restaurant (selon que l'on prenne 20 ou 30 km/h de moyenne comme vitesse de l'automobile).

Là encore, il ne s'agit que d'ordres de grandeur, les enseignes n'étant pas réparties uniformément. Ces chiffres nous indiquent cependant l'existence d'une offre d'hyper-proximité à Paris. Pour autant, Euxane ne se trompe pas quand elle imagine une vie en banlieue où il lui serait possible de se rendre à « [s] on petit restau » : pour une grande partie des habitants de Grande Couronne (et plus encore, de Petite Couronne), il existe une offre « de proximité » au sens d'une offre à moins de 5 minutes de trajet pour les personnes qui ont accès à une automobile. On constate donc que les habitants de Grande Couronne ont accès à des loisirs « du quotidien » non loin de chez eux ou du moins sur leur commune, notamment les restaurants et les équipements sportifs<sup>28</sup>. Ceci reflète une volonté des communes d'équiper leurs concitoyens en infrastructures de loisirs considérées comme essentielles lorsque celles-ci sont pertinentes même pour un petit nombre d'habitants.

---

<sup>28</sup> On pourrait y ajouter les bibliothèques, dont seuls 7 % de la population de Grande Couronne habite sur une commune non équipée.

Nous avons cependant considéré que toutes les enseignes se valaient, alors même que la catégorie « restaurant » englobe aussi bien les fast-foods que les brasseries et les restaurants de haute gastronomie. Il s'agit donc maintenant de ne plus réfléchir en termes de distance à la première offre, mais en termes de volume d'offre accessible. Nous allons associer à cette réflexion celle sur les lieux culturels « de pointe » que sont les théâtres, salles de concerts et musées (Tableau 37).

Tableau 37 : Répartition de l'offre de deux types d'équipement de loisirs

	Répartition de l'offre au sein de la région			Part de la population vivant dans une commune ou arrondissement sans équipement
	Restaurants	Musées, théâtres, salles de concert	Population (2009)	Musées, théâtres, salles de concert
Paris	44 %	31 %	19 %	0 %
Petite Couronne	30 %	26 %	38 %	18 %
Grande Couronne	26 %	43 %	43 %	44 %
Total	100 %	100 %	100 %	26 %

Source : Base Permanente des Équipements – 2016, INSEE ; Recensement 2009. Calculs de l'auteur.

Aussi bien les salles de concert, musées et théâtres que les restaurants sont concentrés dans Paris : alors que la capitale ne représente que 19 % de la population de la région, elle réunit 44 % des lieux où manger et 31 % de l'offre culturelle. La Petite Couronne, dans les deux cas, reçoit moins que ce qu'une répartition similaire à celle de la population laisserait espérer. Enfin, si la Grande Couronne est dépourvue en restaurants, l'offre culturelle y est bonne. Ainsi, s'il y a une meilleure offre par résident dans Paris en termes de loisirs culturels, cet écart est relativement faible (1,0 équipement par 10 000 habitants dans Paris contre 0,6 en Grande Couronne), la Petite Couronne étant le territoire le moins bien doté en ce qui concerne ces derniers (0,4 lieu de loisirs culturels pour 10 000 habitants). Cependant, ce bon taux d'équipement culturel en Grande Couronne masque une très mauvaise répartition sur le territoire : 44 % des habitants sont sur une commune sans théâtre, musée ou salle de concert. On voit là la limite de la volonté d'équiper les zones peu denses : certaines infrastructures nécessitent un minimum d'usagers potentiels pour être viables. Comme dit précédemment, il n'est pas pertinent ici de raisonner en termes de temps d'accès à la première offre.

En revanche, on peut comparer la répartition de ces équipements et services à celle des emplois pour en tirer des conclusions sur le pourcentage d'offre accessible. Paris concentre les emplois, à l'exception de ceux des ouvriers (Tableau 29, page 396). La plus forte concentration dans le centre, en 1999 était celle des cadres, dont 40 % des emplois étaient situés dans Paris. En cela, on se rapproche de la répartition des restaurants. On peut donc supposer, par analogie avec la répartition des emplois de cadres, qu'en une heure les Parisiens ont accès à une plus grande part de l'offre de restauration que les habitants des autres territoires, et ce même en employant les transports en commun pendant que le reste des Franciliens ont recours à la voiture. En outre, l'offre parisienne en restaurants est répartie de façon relativement homogène au sein de la capitale : si l'on exclut le 12<sup>e</sup> et le 16<sup>e</sup> arrondissement dont la surface englobe respectivement le bois de Vincennes et le bois de Boulogne, la plus faible densité en restaurant est dans le 7<sup>e</sup> arrondissement, où l'on ne trouve « que » 111 établissements par kilomètre carré. Dit autrement, dans un rayon de 8 minutes 30 de marche, on peut trouver au minimum 111 lieux où se restaurer dans Paris. Sur la même durée, en se déplaçant en voiture en Grande Couronne on a accès à 28 km<sup>2</sup>, soit en moyenne la surface de trois communes, c'est-à-dire un accès à environ une trentaine de restaurants. Si l'offre de proximité existe dans les zones les moins denses, avoir du choix et de la variété exige des déplacements sortant de ce périmètre, ce qui n'est pas nécessairement le cas dans le centre.

Les théâtres, salles de concert et musées sont plus délicats à analyser dans la mesure où la faiblesse de l'offre en Petite Couronne n'est assimilable à la répartition d'aucune catégorie socio-professionnelle d'emploi pour laquelle on dispose d'une mesure d'accessibilité. La surreprésentation de l'offre dans Paris laisse encore supposer un meilleur accès à l'offre, et ce d'autant plus que près de la moitié des habitants de Grande Couronne doivent sortir de leur commune de résidence pour y avoir accès.

\*

\* \*

En matière de loisirs, l'offre est – logiquement – plus dense dans le centre. Cependant, ce résultat *a priori* trivial ne doit pas nous faire oublier que les équipements de loisirs « du quotidien » (ou plus exactement hebdomadaires) maillent finement le territoire même dans les zones peu denses. Il est possible, pour certains types d'activités, d'avoir accès à une offre *plus proche en temps* en Grande Couronne que dans Paris, à condition d'être motorisé. Cependant, dès lors qu'une offre plus spécifique est recherchée, il est nécessaire pour les Franciliens n'habitant pas dans le



centre de sortir de leur commune, voire de se rendre jusqu'au centre pour y avoir accès. Tandis que les Parisiens disposent d'une offre diverse dans la proximité même, le reste des habitants d'Île-de-France ont une offre duale : soit proche, soit distante.

### **II.B.2.2 L'attraction de l'offre de « moyenne distance » qui entraîne des trajets plus longs pour les Parisiens**

Ces différences dans l'accès potentiel se traduisent-elles en différences d'emplacements des sorties ? Rappelons que l'on réalise d'autant plus d'activités de loisirs que l'on a moins de contraintes et que l'on réside dans le centre. De façon plus marquée encore que pour les achats, les accompagnements n'influencent pas la probabilité de réaliser des loisirs, tandis que le travail a un fort impact.

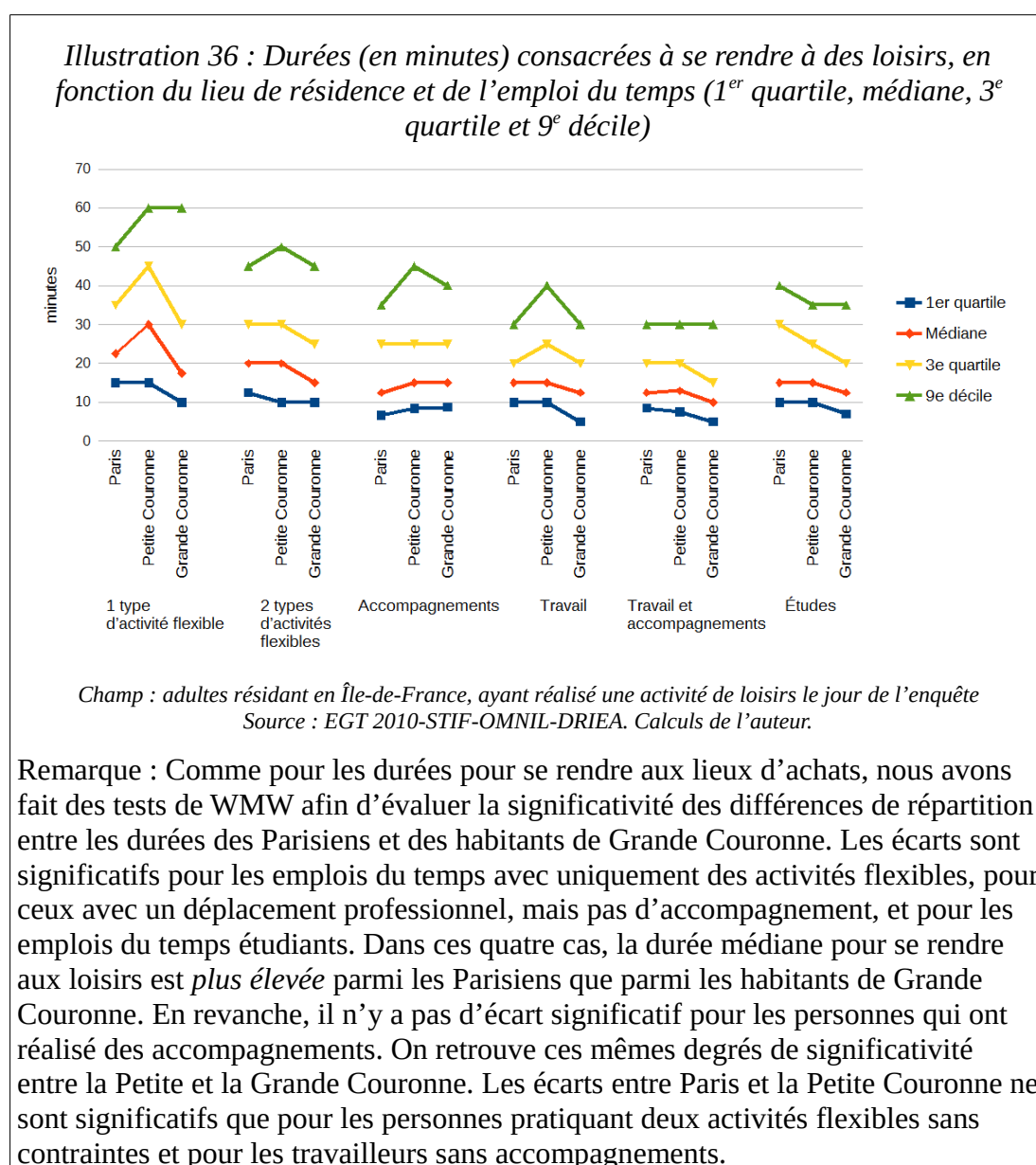
*Tableau 38 : Probabilité de réaliser des loisirs, fonction du lieu de résidence et des activités contraintes réalisées*

	Accompagnement	Aucune	Travail	Travail et accompagnement	Ensemble
Paris	53 % (125)	49 % (755)	30 % (423)	31 % (103)	40%
Petite Couronne	40 % (357)	42 % (1515)	22 % (772)	21 % (224)	32%
Grande Couronne	41 % (589)	41 % (1933)	20 % (881)	22 % (385)	31%
Ensemble	42%	43%	23%	23%	33%

*Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

De la même façon que pour les achats, nous nous intéressons donc d'abord à l'effort consacré à se rendre aux loisirs. Dans le précédent cas de déplacements avec maximisation des opportunités, à savoir celui des DDTE, la plus grande richesse de l'offre accessible aux Parisiens leur permettait de diminuer leur temps de transport sans sacrifier en qualité des destinations. La densité de l'offre de loisir au kilomètre carré étant plus forte dans Paris, le sens commun voudrait que l'on observe un phénomène identique, qui expliquerait en partie la forte surreprésentation des pratiques de loisirs dans Paris par rapport à la Grande Couronne, même lorsque l'on contrôle par le temps domicile-travail (pour rappel voir Tableau 31, page 401). Pour les cas où les individus sont en situation contrainte, on s'attend à des durées plus proches de celles situées ci-dessus, avec des écarts en temps restreints. Comme l'offre de proximité existe et est parfois meilleure en Grande Couronne, on s'attend donc à des différences faibles pour les situations contraintes.

Si l'on se penche sur le temps consacré à se rendre aux loisirs (Illustration 36, page 425), on observe que bien que l'on soit loin des durées « minimales » calculées plus haut, on assiste à une baisse des efforts lorsque les contraintes augmentent : les emplois du temps avec des accompagnements et du travail sont liés à des durées plus courtes que ceux sans aucune activité contrainte. Les journées où les individus se sont rendus sur leur lieu d'études, le temps consacré à se rendre aux loisirs est supérieur aux journées avec travail ou accompagnements, mais inférieur aux journées sans contraintes.



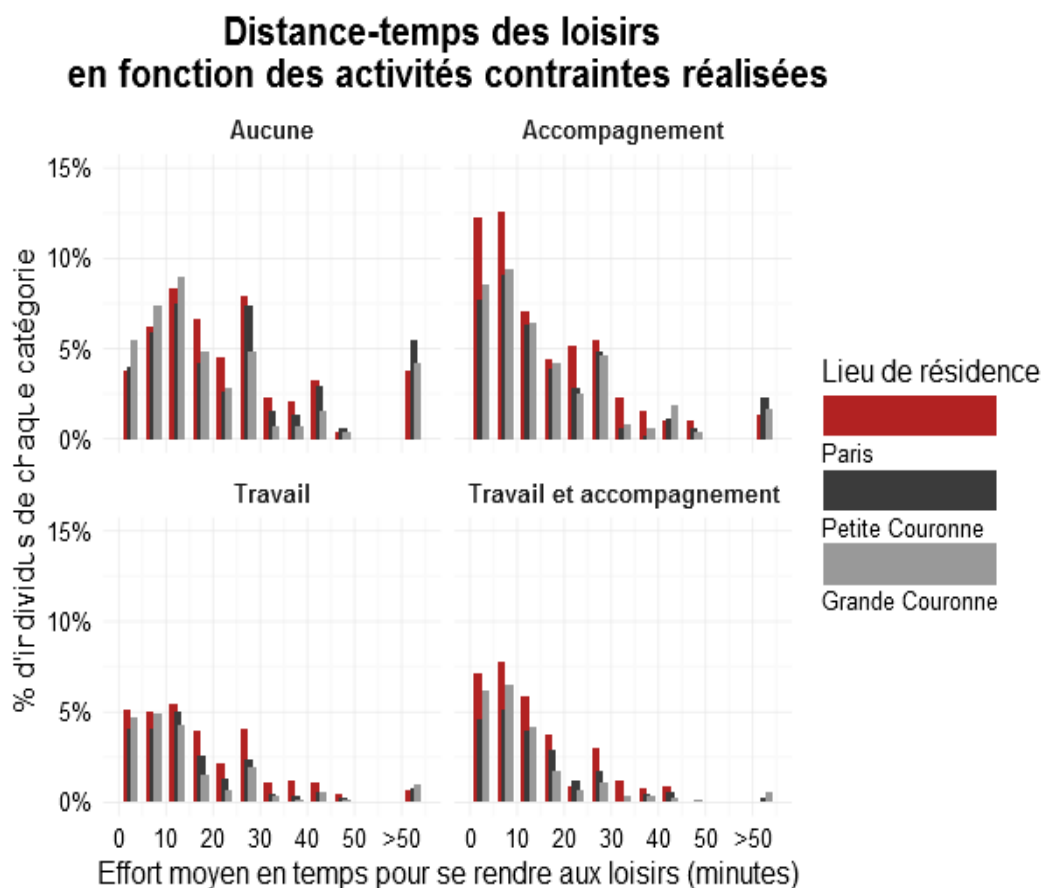
En revanche, les emplois du temps sans activités contraintes, où la logique est la maximisation des opportunités et où l'on s'attend à ce que les Parisiens bénéficient d'une offre plus diverse pour réduire leurs temps de déplacement, ne suivent pas nos hypothèses : si l'on observe la médiane et le 3<sup>e</sup> quartile, l'effort pour se rendre aux loisirs à Paris est globalement légèrement *supérieur* à celui consenti par les personnes qui résident en Grande Couronne. L'écart n'est pas grand – 5 minutes à chaque fois –, mais il est constant d'un type d'emploi du temps sur l'autre, et statistiquement significatif. Ce n'est pas tant l'ampleur de l'écart qui importe ici, mais le fait qu'il *existe une différence* qui ne rentre pas dans le schéma explicatif prévu. Ce ne sont que les valeurs « extrêmes », qui sont favorables aux Parisiens : 90 % d'entre eux ont consacré 50 minutes ou moins à se rendre aux loisirs, là où il faut compter une heure pour englober 90 % des habitants de Petite et Grande Couronne.

Enfin, les habitants de Petite Couronne ont des durées plus longues que les Parisiens, mais aussi plus longues que les habitants de Grande Couronne.

De la même façon que pour les achats, nous cherchons donc à voir comment se répartissent les loisirs supplémentaires réalisés par les Parisiens afin d'affiner ce résultat. La moyenne plus longue parmi les Parisiens s'explique-t-elle par une surreprésentation des très longs trajets ou par un usage moindre des activités à directe proximité ?

On peut distinguer deux cas dans nos graphiques (Illustration 37, page 427). D'une part les situations de minimisation des temps de trajets dominant. Il s'agit des journées où des accompagnements ont été réalisés, avec ou sans travail : les déplacements de 10 minutes ou moins sont surreprésentés (quoique de façon moins forte que ce que nous observions avec les achats). D'autre part on observe des situations où la logique de maximisation des opportunités domine. Ce sont celles où la majeure partie des individus qui ont réalisé des loisirs y ont consacré plus de 15 minutes et qui correspondent aux journées sans aucune activité contrainte. Les journées avec uniquement du travail sont des situations intermédiaires, présentant des caractéristiques propres aux deux. On retrouve là la dualité des loisirs mise en avant dans le chapitre précédent.

Illustration 37 : Le surplus de loisirs des Parisiens ne se concentre pas sur les durées courtes



Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Remarque : 2,3 % des individus (soit 6,9 % des personnes réalisant des loisirs) ont consacré plus de 75 minutes à se rendre à leurs loisirs en moyenne le jour de l'enquête. Afin de simplifier la lecture, nous les avons réunis.

Lecture : Parmi les personnes travaillant, mais n'ayant pas réalisé d'accompagnement, la part d'individus ayant fait des trajets pour loisirs de moins de 5 minutes et de moins de 10 minutes est la même que l'on réside dans Paris ou en Grande Couronne. Les sorties supplémentaires des Parisiens travaillant sont des déplacements de plus de 15 minutes.

Contrairement aux achats, la forme de l'histogramme des durées pour se rendre aux loisirs est fortement influencée par la réalisation d'accompagnements. Alors même que ces derniers n'influencent pas la *probabilité* de réaliser des loisirs (voir tableau 38), ils modifient le temps que l'on consacre à s'y rendre : les loisirs sont bien plus concentrés sur les durées courtes. On voit qu'en revanche lorsque les contraintes se desserrent, les déplacements d'une demi-heure sont presque aussi fréquents que ceux de 5 minutes. On retrouve là notre principe de deux logiques de mobilité distinctes : l'une où la minimisation des trajets est primordiale, et l'autre où l'on cherche au contraire à maximiser la qualité de la destination, quitte à consacrer plus de temps à se déplacer.

Avec la logique de minimisation des durées que l'on observe parmi les individus qui ont réalisé des accompagnements, le surplus de loisirs des Parisiens concerne toutes les durées de trajets : ces derniers réalisent plus de déplacements sur de courtes distances – ce qui, nous l'avons dit, était ce à quoi nous nous attendions –, mais aussi sur de longues distances. En revanche, ils sont systématiquement sous-représentés sur les très longues distances (plus de 50 minutes).

Avec la logique de maximisation des opportunités, les Parisiens réalisent moins de déplacements de 10 minutes ou moins et moins de déplacements de plus de 50 minutes que les habitants de Grande Couronne, mais sont surreprésentés sur les autres déplacements. Ces personnes qui n'ont réalisé aucune activité contrainte, mais ont fait au moins une activité de loisirs ont des BTT *supérieurs* lorsqu'elles habitent Paris.

La situation intermédiaire, c'est-à-dire celle représentée par les journées avec travail et sans accompagnements, est associée à une fréquence des déplacements de 10 minutes ou moins similaires si l'on compare Paris et la Grande Couronne. En revanche, les efforts pour se rendre aux loisirs compris entre 10 et 50 minutes sont surreprésentés chez les Parisiens (et dans une moindre mesure parmi les habitants de Petite Couronne) par rapport à la Grande Couronne.

Si l'on décompose par type de loisirs<sup>29</sup>, les seuls pour lesquels les Parisiens réalisent des déplacements plus courts en temps qu'en Grande Couronne sont ceux appartenant à la catégorie « spectacle, exposition, cinéma, musée, théâtre, concert, match de football ». Ce sont aussi les activités pour lesquelles les inégalités de l'offre entre Paris et la Grande Couronne sont les plus creusées. On retrouve donc là les résultats observés avec les emplois : lorsque le potentiel d'accessibilité du centre est réellement très avantageux par rapport à celle de la banlieue, les personnes qui habitent sur place bénéficient de temps de trajet plus courts. Or ce type d'activité ne représente que 9,5 % des loisirs des Parisiens (bien que cela soit déjà une surreprésentation par rapport aux habitants de Petite et Grande Couronne, pour lesquels elles représentent respectivement 5,7 % et 3,8 % des activités de loisirs).

Des cinq types de loisirs les plus pratiqués par les habitants de Paris (et qui représentent 93 % des déplacements de loisirs), deux ne sont pas significativement plus proches en temps qu'en Grande Couronne, alors même que la première offre y est plus proche et le nombre d'opportunités plus élevé dans le centre. Il s'agit des catégories « restaurant, bar, café, cybercafé » et « promenade, lèche-vitrines (sans

---

29 Ce qui nécessite de renoncer à une caractérisation plus fine des individus, car sinon les échantillons sont trop faibles.

achat), leçons de conduite ». Dans ces circonstances, les Parisiens emploient plus la densité pour maximiser la qualité de la destination que pour minimiser les temps de trajet. Pour les trois autres types de loisirs les plus pratiqués, que sont la « participation à une activité sportive, culturelle, associative ou religieuse », les « visites à des amis » et les « visites à des parents » les Parisiens se déplacent sur des durées plus longues. Les résultats quant à la répartition de l'offre en terrains de sport en extérieur nous invitent à considérer que dans ces circonstances, les Parisiens sont pénalisés en temps par la moins bonne accessibilité. Pour autant, ils demeurent surreprésentés sur les deux premiers motifs de déplacement (mais sont sous-représentés sur le troisième) : 12,9 % des Parisiens ont participé à une activité sportive, culturelle, associative ou religieuse le jour de l'enquête, 9,8 % ont rendu visite à des amis et 4,1 % à des parents, contre respectivement 10,9 %, 7 % et 6,5 % des habitants de Grande Couronne<sup>30</sup>.

Pour les loisirs, les Parisiens n'utilisent donc pas la plus grande densité autour de chez eux pour minimiser systématiquement leur temps de trajet. Certes, celle-ci est associée à un plus grand nombre d'activités en situation contrainte, comme c'était le cas avec l'offre commerciale et les courses. Cependant, contrairement à ce qui se passait avec les commerces, l'offre de proximité n'est pas la seule à agir. Il semblerait que l'offre de « moyenne portée », que peuvent représenter les équipements disponibles dans d'autres arrondissements parisiens ou en Petite Couronne, exerce elle aussi un effet attracteur et les Parisiens réinvestissent leurs économies faites sur les DDT, voire augmentent leur BTT pour y avoir accès.

Les habitants de Petite Couronne, eux, réalisent systématiquement moins de déplacements sur de petites durées, mais compensent – tout en restant en deçà des fréquences des Parisiens – par des trajets plus longs plus fréquents. Paris exerce un effet attracteur sur ces derniers, ce qui explique la faiblesse des déplacements très courts au sein de cette population. Comme nous le voyions dans la première section de ce chapitre, chez les propriétaires contraints, Paris peut garder une forte importance en tant que pôle attracteur. Si dans certains cas le ménage s'adapte et repositionne ses activités autour de son nouveau domicile, dans d'autres, comme c'était le cas pour Béatrice (voir page 286), le lien avec le centre demeure : les aménités qui s'y trouvent sont chargées pour ces individus d'une qualité que n'ont pas nécessairement celles autour de leur domicile. Dit avec un vocabulaire d'économiste, les aménités qui s'y trouvent sont dotées d'une plus forte utilité aux yeux des personnes concernées. Dans la situation où les logiques sont celles d'une

---

30 Dans les trois cas, les tests du  $\chi^2$  confirment la significativité des écarts ( $p < 0,001$ ).

maximisation des opportunités, leurs activités peuvent alors se traduire en déplacements particulièrement longs et notamment plus longs que ceux des Parisiens, et ce alors même que les contraintes posées par leurs activités structurantes – lorsqu'ils en ont – sont plus fortes (leurs temps de DDTE sont plus longs en temps).

Les habitants de Grande Couronne, eux, ont le choix entre une offre locale et une offre distante. L'offre locale est véritablement une offre « de proximité » : comme nous le voyions, les équipements sportifs et les restaurants peuvent se trouver à moins de 5 minutes (en voiture) du logement des individus. Cependant, la plus faible diversité a un effet sur la fréquence à laquelle les habitants s'en saisissent. Tout se passe comme si l'offre de moyenne portée, qui consisterait en ce que proposent les communes adjacentes ou les pôles secondaires, était redondante par rapport à celle de proximité. Les résultats d'une étude de (Aguiléra et Proulhac 2007) portant sur les pôles secondaires en Île-de-France vont en partie dans ce sens. Ils observaient que selon leur structure, ces pôles parvenaient plus ou moins bien à maintenir leurs habitants sur place pour leurs loisirs : en 2001, Marne-la-Vallée ne captait que 53 % des loisirs des habitants du pôle, tandis que Melun attirait 74 % des loisirs de ses habitants. On peut supposer que si les habitants du pôle de Melun sont peu pénalisés en temps de transport pour accéder à leurs loisirs, ceux de Marne-la-Vallée ont des temps de déplacement plus élevés pour ces motifs. L'offre « distante », qui correspond à l'offre « de pointe » parisienne, avec les salles de spectacle, musées et cinémas, est alors rarement exploitée en semaine en raison du temps pour y accéder.

En exploitant notre corpus d'entretiens (corpus de thèse), il est possible d'approfondir la question des différences de pratiques de loisirs entre Paris et banlieue en nous penchant dans les deux cas sur les personnes issues des catégories socio-professionnelles supérieures qui réalisent de nombreuses sorties amicales, culturelles ou associatives. Nous avons bien rencontré des enquêtés habitant en Grande Couronne réalisant de nombreuses sorties de loisirs. On observe cependant que ceux-ci sont des individus qui ne se rendent pas dans le centre au cours de la journée et qui ont réussi à disposer leurs activités de loisirs autour de chez eux. C'est le cas de Cécile et de Jeanne, qui toutes les deux travaillent en Grande Couronne et ont une intense vie associative non loin de leur domicile. Cécile a développé de fortes pratiques de loisirs en intégrant un club de sport à 7 minutes en voiture de chez elle, auquel elle se rend plusieurs fois par semaine. Nul besoin alors de diversité dans l'offre pour générer de l'activité. De façon similaire, Jeanne a réussi à multiplier les activités en s'investissant dans la vie politique et associative *de son village*, ce qui génère des activités de « loisirs » plusieurs fois par semaine, lesquelles sont toutes

situées à 5 minutes à pied de son domicile. Cela lui permet d'être dans une situation rare en Île-de-France : un emploi du temps assez intense qui combine différentes sphères d'activités, lesquelles s'inscrivent toutes dans une zone géographique restreinte à l'abri des contraintes de mobilité de la métropole. Pour ses autres loisirs, elle se rend sur Paris avec son conjoint pour assister à des concerts, ce qui arrive de façon mensuelle ou bihebdomadaire. Il y a peu d'activités à des distances intermédiaires : Versailles peut représenter une destination intermédiaire, mais il s'agit là encore d'une sortie du territoire du quotidien.

En revanche, les activités de loisirs des Parisiens qui en réalisent beaucoup sont bien plus diversifiées ou concernent un plus grand nombre de personnes de leur cercle de sociabilité. Hadrien va voir plusieurs pièces de théâtre différentes par semaine. Sur la même période, Adèle va au handball, boit un verre avec ses amies, se rend à un cours de guitare et va au cinéma. Euxane et Charlotte se rendent à trois dîners avec des amis différents dans la même semaine. Alors que la multiplication des activités de loisirs chez les habitants de Grande Couronne s'appuie sur l'exploitation répétée d'une source de loisirs située à proximité de chez eux, les Parisiens qui ont une pratique « vorace » des loisirs (Sullivan 2007 ; Katz-Gerro et Sullivan 2010) s'appuient bien plus sur la diversité de l'offre dans un rayon de « moyenne durée » représenté par Paris.

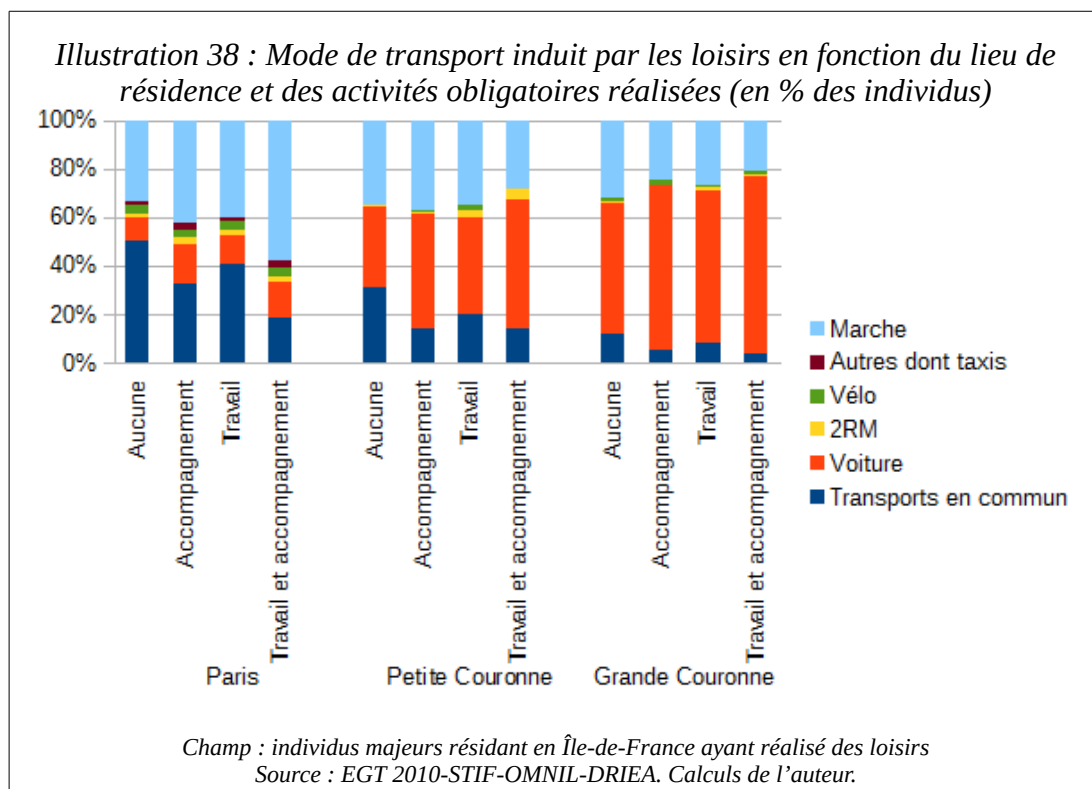
### ***II.B.2.3 Les loisirs se traduisent en modes de transport variant selon la situation***

Comment cela se traduit-il en termes de modes de transport utilisés ? Quelles pratiques modales la répartition spatiale des activités de loisirs et les contraintes temporelles induisent-elles ? En reprenant la méthode développée chapitre 6 et annexe (page 509) et utilisée pour les achats dans la section précédente, nous évaluons le mode le plus « structurant » utilisé pour les loisirs par chaque individu. Un premier regard nous indique que l'on est sur des modes relativement proches de ceux employés pour les achats (Illustration 38). Cela est remarquablement vrai en Grande Couronne. Dans la mesure où la voiture est optimale quelle que soit la distance à parcourir, il est peu étonnant que le type d'activité n'induisse que de faibles différences. Dans Paris en revanche, on observe une surreprésentation des trajets en transports en commun par rapport à ce que l'on observait pour les achats. Les transports en commun reflètent des pratiques de maximisation d'opportunités : ils sont plus fréquents lorsque l'on n'a eu aucune contrainte, ou que l'on a seulement été au travail<sup>31</sup>. À l'inverse, la forte pratique piétonne pour les personnes qui ont été au

<sup>31</sup> Rappelons que nous avons montré dans le chapitre 7 que les revenus supplémentaires et la régularité des horaires rendaient possible un investissement supplémentaire en temps dans les loisirs pour les individus les jours où ils n'avaient pas



travail *et* ont réalisé des accompagnements est à interpréter comme le reflet d'une stratégie *d'économie de temps* de transport visant à réaliser des déplacements courts lorsque l'emploi du temps est chargé.



## II.B.3 Conclusion sur le rôle de la densité

### II.B.3.1 La densité qui se traduit en trajets courts supplémentaires

En analysant l'offre potentielle, nous avons pu observer que si l'on prend une définition temporelle de la proximité, les Parisiens ne sont pas les seuls à en disposer : pour certaines activités, les zones peu denses offrent aux possesseurs d'une voiture une meilleure accessibilité que le centre de la région. En revanche dans l'ensemble, pour une durée de déplacement donnée, les habitants de Grande Couronne ont accès à une offre moins diverse que les Parisiens.

Or les écarts entre le temps consacré à se rendre aux activités flexibles dans Paris et celui consacré à se rendre aux mêmes activités en Grande Couronne révèlent des tendances différentes dans l'usage de la proximité et de la diversité de l'offre. Si les Parisiens traduisent la forte densité au sein de laquelle ils évoluent en pratiques de proximité, ces dernières n'ont pas pour conséquence de remplacer des activités

d'accompagnement.

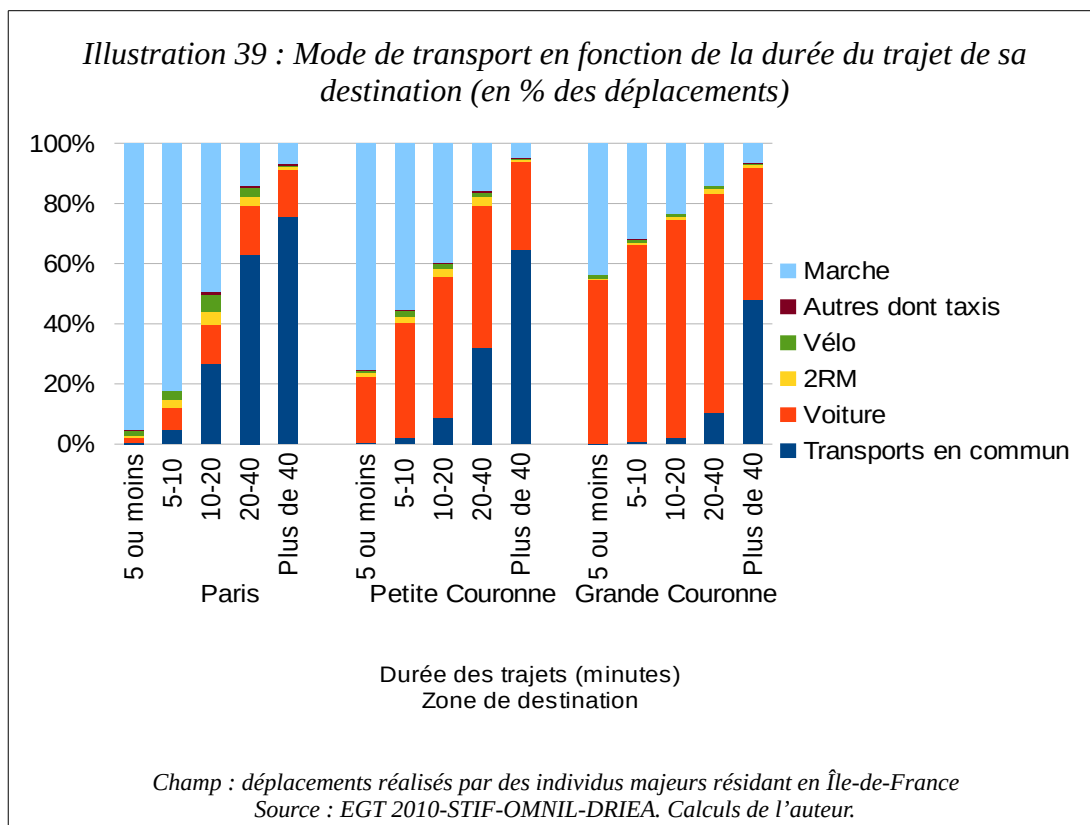
distantes par des activités proches : si l'on compare leur fréquence de déplacement à celle des habitants de banlieue, les pratiques de proximité des Parisiens sont employées pour réaliser des activités *supplémentaires*, en sus des activités distantes qu'ils ne sacrifient pas.

En revanche, lorsque ce sont les habitants de Grande et Petite Couronne qui disposent d'un avantage en termes de temps pour se rendre à certaines activités, cela ne se traduit pas nécessairement par une pratique plus fréquente qu'à Paris. Pour les Parisiens, tout se passe comme s'ils pouvaient se permettre d'investir dans des trajets plus longs pour s'y rendre en raison des faibles contraintes temporelles posées par leurs activités structurantes. Alors qu'une offre de proximité plus faible en banlieue incite leurs habitants à réduire la fréquence de leurs sorties, dans Paris ces phénomènes sont compensés par une hausse des temps de trajet. Ce dernier phénomène est renforcé par la qualité de l'offre de « moyenne » portée dans Paris : lorsque le temps ne manque pas, la variété des opportunités incite à allonger les trajets avec la promesse d'une offre non redondante par rapport à celle située à proximité de son domicile.

### **II.B.3.2 Différentes densités qui induisent différents modes**

Soulignons enfin que les modes de transport qui se dissimulent derrière ces temps de déplacement parfois similaires varient selon l'endroit où l'on réside. Ainsi, dans Paris, la maximisation de l'utilité de la destination passe majoritairement par les transports en commun, comme nous l'avons vu avec les emplois et les loisirs en situation peu contrainte. En situation d'économie de temps, la marche est largement utilisée *et efficace* en termes de nombre d'offres accessibles par son biais.

Ceci ressort si l'on étudie le mode de transport employé en fonction de la durée du déplacement (Illustration 39). Pour les trajets qui ont Paris pour destination on voit apparaître une diagonale correspondant à la part des modes motorisés : plus les déplacements sont longs en temps, plus ils sont motorisés. Les déplacements de cinq minutes ou moins, en revanche, sont faits à 95 % à pied.



À l'inverse, en Grande Couronne on n'observe pas la diagonale mentionnée précédemment. Bien qu'il y ait une décroissance de la marche au profit des modes motorisés avec la hausse des durées, une grande partie des déplacements de moins de cinq minutes sont réalisés en voiture. On en déduit que tandis que dans Paris la marche peut être utilisée pour optimiser la durée d'un déplacement, c'est moins souvent le cas en Grande Couronne : la plupart des déplacements courts faits à pied pourraient être faits de façon encore plus rapide en voiture. Les transports en commun représentent une exception, ils ne sont efficaces que pour les longs trajets vers le centre.

Les modes de transport qu'il est optimal de prendre dépendent donc de la logique de mobilité dans laquelle on se trouve et du lieu de résidence. Ceci explique les pratiques différentes que nous observons dans le chapitre 2 entre Paris et la banlieue lorsque l'emploi du temps devient plus complexe : dans Paris, les pratiques d'alternance entre proximité et distance entraînent, pour optimiser l'accessibilité sur chaque trajet, des alternances entre marche et transports en commun. En banlieue, il est souvent optimal de pouvoir enchaîner voiture (vers des destinations proches) et

voiture (vers des destinations distantes) ou voiture (vers des destinations proches) et transports en commun (vers des destinations distantes). Nous verrons que ce second type de combinaison ne se fait pas nécessairement de façon simple.

## **II.C. Un chaînage plus facile dans Paris qui améliore l'accès à l'offre**

Un autre élément fort associé aux pratiques de complexification du quotidien est la possibilité de réaliser ses activités à tout moment ou de réduire le BTT en chaînant les activités entre elles. Nous avons observé que les emplois du temps les plus chargés étaient en partie rendus possibles et en partie générés par des pratiques consistant à ne pas rentrer chez soi entre deux activités. Des freins au chaînage auraient pour conséquence de ralentir le rythme de vie des personnes concernées.

Il s'agit donc ici de vérifier qu'à l'échelle de la population, cette possibilité impacte la probabilité de réaliser les activités. Après avoir souligné qu'à situation fixe, le chaînage est globalement plus élevé dans Paris qu'en Petite et Grande Couronne, nous prendrons deux cas d'étude afin de voir comment les différentes façons dont les activités flexibles s'inscrivent dans les emplois du temps en fonction du territoire jouent sur les fréquences de réalisation de ces activités. Enfin, nous affinerons ces analyses en montrant de façon qualitative les freins que peuvent poser les changements d'échelle et de zone de résidence au chaînage des activités.

### **II.C.1 Un chaînage plus fréquent dans Paris**

Commençons par établir que le chaînage est plus fréquent parmi les Parisiens à situation constante. En travaillant sur les personnes qui ont fait au moins deux nous pouvons mettre en évidence l'importance de celui-ci dans les pratiques des Parisiens (Tableau 39)<sup>32</sup>.

---

32 Voir annexe en annexe page 534, pour les 1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile du TMC.

Tableau 39 : Taux de maximisation de chaînage en fonction de la situation et du lieu de résidence (individus ayant au moins réalisé deux activités)

	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	% des individus qui ont réalisé deux activités dans cette situation
Plusieurs activités d'une même sphère	0,47	0,49	0,47	8,2
Plusieurs activités de plusieurs sphères	0,50	0,47	0,47	20,1
Accompagnement	0,15	0,16	0,16	2,0
Accompagnement + flexible	0,47	0,43	0,45	13,2
Études	0,54	0,60	0,55	4,4
Travail (dont pause déjeuner)	0,84	0,78	0,73	8,9
Travail + flexible	0,72	0,64	0,62	24,5
Travail + accompagnement	0,79	0,69	0,68	9,7
Travail + accompagnement + flexible	0,72	0,70	0,69	8,9
Ensemble	0,62	0,57	0,57	100,0

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France ayant réalisé au moins deux activités le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

On constate que le taux de maximisation de chaînage est globalement plus élevé dans Paris. On peut cependant distinguer différents cas. Premièrement, lorsqu'il n'y a pas d'activité contrainte l'écart entre Paris et la banlieue est faible voire inexistant. Deuxièmement, les étudiants qui habitent en Petite Couronne chaînent plus que le reste de la population d'Île-de-France. Cela peut s'expliquer par leur forte polarisation par Paris. Enfin, dès lors que les individus travaillent, le chaînage est nettement plus élevé dans Paris, même si les écarts se resserrent lorsque les activités se multiplient, c'est-à-dire dans le cas comprenant travail, accompagnements et au moins une activité flexible.

Les différences de taux de chaînage se situent donc autour des situations contraintes. Afin d'approfondir la compréhension de ce phénomène, nous allons maintenant nous concentrer sur deux situations contraintes distinctes : les actifs occupés, mais sans accompagnements, qui représentent 24,5 % de la population qui réalise plus de deux activités, et les personnes qui font des accompagnements. Afin que ces derniers soient dans une situation plus contraignante, nous allons nous intéresser uniquement à ceux qui en auront réalisé au moins deux au cours de la journée.

## **II.C.2 Actifs sans accompagnements habitant Paris chaînent plus les activités flexibles avec le travail**

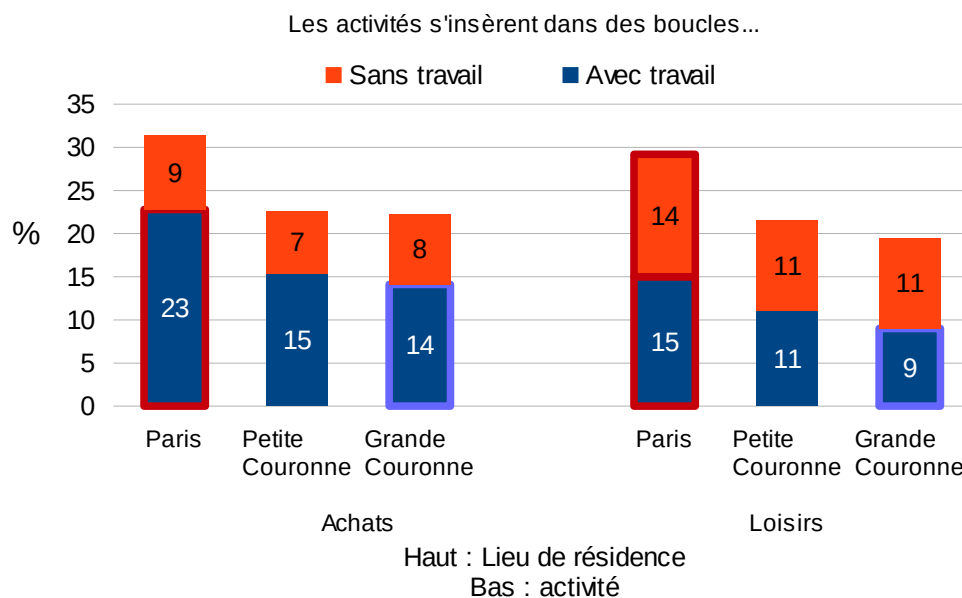
Nous allons commencer par nous intéresser au chaînage des actifs sans accompagnements. En particulier, nous nous posons deux questions. D'une part nous nous demandons dans quelle mesure le chaînage (et son absence) est lié à la disparité des fréquences d'activités flexibles entre Paris et la banlieue. D'autre part, nous nous interrogeons quant aux freins qui pourraient expliquer cette plus faible pratique du chaînage.

### **II.C.2.1 Le chaînage associé au surplus d'activités dans Paris**

À l'échelle des actifs occupés, l'exploitation des lieux proches du travail est-elle si déterminante ? Pour explorer cette question, nous nous intéresserons dans cette section aux individus qui ont réalisé au moins un déplacement pour motif professionnel le jour de l'enquête, mais qui n'ont pas réalisé d'accompagnement. Nous les caractérisons par leur lieu de résidence et par la destination du premier déplacement pour motif de travail réalisé le jour de l'enquête (lieu qui peut donc être différent de leur lieu de travail habituel).

Lorsqu'il s'agit d'aller faire les courses, où que l'on réside, environ les deux tiers d'entre elles se situent au sein de boucles liées au travail. Seuls 10 % des actifs font des achats dans des boucles à part, et ce chiffre est stable, quel que soit le lieu de résidence. En revanche, la probabilité de réaliser des achats sur le chemin ou dans une sous-boucle du travail dépend fortement du lieu de résidence : 23 % des actifs parisiens sont concernés, contre 15 % en Petite Couronne et 14 % en Grande Couronne. L'intégralité de l'écart du volume d'achats entre les travailleurs de Paris et du reste de l'Île-de-France réside dans ces courses réalisées sur des boucles qui contiennent aussi des déplacements pour motifs professionnels. Le fait que le nombre d'achats qui se trouve dans des boucles isolées soit stable d'un lieu de résidence à l'autre suggère fortement que le frein n'est pas l'envie de réaliser des achats, ni la qualité de l'offre autour du *domicile*, mais bien la possibilité d'enchaîner les activités entre elles.

Illustration 40 : Façon dont s'insèrent les activités flexibles en fonction du lieu de résidence des individus



Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France s'étant déplacés pour affaires professionnelles le jour de l'enquête. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Sous-représentations entourées en bleu, surreprésentations entourées en rouge (tests du  $\chi^2$  hautement significatif pour les loisirs comme pour les achats,  $p < 0,001$ ).

Lecture :

Les pourcentages se ramènent à l'ensemble des personnes qui ont travaillé (et n'ont pas réalisé d'accompagnements) qui vivent dans chaque zone. On peut ainsi saisir si le surplus d'activité des Parisiens se fait grâce à des trajets liés au travail ou non. Ainsi, parmi les personnes qui vivent dans Paris et ont travaillé, mais n'ont pas fait d'accompagnement, 29 % ont fait une sortie de loisir. Ces 29 % se décomposent en 14 % qui ont réalisé une activité de loisir dans une boucle sans activité pour motif professionnel, et 15 % ont réalisé une activité de loisirs dans une boucle contenant une activité professionnelle. En Petite Couronne et en Grande Couronne, on constate que 11 % de la population a réalisé une activité de loisirs dans une boucle sans travail, mais on observe que seulement respectivement 11 % et 9 % de la population ont réalisé une activité de loisir bouclée avec le travail.

Nous retrouvons là une confirmation de ce que nous avançons dans la section précédente : l'avantage de la densité parisienne d'offre commerciale ne se résume pas à la possibilité d'économiser du temps de transport lorsque l'on planifie une activité depuis chez soi, c'est celle d'avoir l'opportunité, en chemin, lorsque l'on réalise une autre activité, de densifier son quotidien par le biais de micro-achats, micro-achats dont nous avons vu dans le chapitre 7 qu'ils induisaient des différences

dans la *gestion du temps* elle-même. Dans la mesure où 78 %<sup>33</sup> des Parisiens se rendent à leur lieu de travail en transports en commun ou à pied, les courses, majoritairement faites en marchant, sont faciles à chaîner avec les déplacements professionnels. Comme la marche permet des pratiques de chaînage avec les transports en commun, ce raccourcissement des durées par des déplacements piétons en situation tendue ne se fait pas au détriment de l'efficacité globale du schéma de mobilité.

Pour les loisirs en revanche, la façon de s'inscrire dans le quotidien est peu sensible au lieu de résidence. Si le *volume* diffère fortement en fonction du lieu de vie, leur répartition reste identique : la moitié a lieu dans des boucles non professionnelles, l'autre moitié dans des boucles liées au travail. Il n'apparaît donc pas que c'est la facilité à chaîner qui soit en jeu tant que les facteurs que nous avons pu observer précédemment, à savoir l'offre autour du lieu de résidence et le temps des DDT des actifs occupés de Petite et Grande Couronne. Ainsi, la surpratique d'activités de loisirs des Parisiens se fait autant en ressortant depuis le domicile le soir qu'en chaînant avec le travail.

Dans Paris, les transferts entre plusieurs transports en commun différents se font de façon fluide. Le caractère réticulaire et bien connecté du réseau de transports en commun, ainsi que sa bonne articulation avec la marche permet de chaîner les activités. L'investissement supplémentaire en termes de temps est ainsi partiellement « remboursé » grâce aux économies permises par le chaînage. C'est le type de pratique spatiale choisie par les actifs qui n'ont pas d'accompagnements<sup>34</sup> : grâce au réseau de transport en commun dense et bien maillé, ils peuvent le soir chaîner leurs loisirs avec leur travail et ainsi exploiter à coût réduit l'ensemble de l'offre du centre de l'agglomération. On peut penser au chaînage pratiqué par Adèle ou par Hadrien, jeunes actifs sans enfants qui parcourent Paris pour leurs différentes activités de loisirs quasi quotidiennement, comme des archétypes de ce lien mode de transport/rythme de vie. L'utilisation d'une multiplicité de modes de transport ferrés est là le moyen de combiner plusieurs activités.

On peut souhaiter approfondir cette question en faisant cette analyse en croisant le lieu de résidence avec le lieu d'emploi (Illustration 41, page 441). Au sein de notre échantillon<sup>35</sup>, les personnes qui habitent Paris travaillent à 59 % à Paris, 33 % en Petite Couronne et 9 % en Grande Couronne. Les habitants de Petite Couronne sont

33 Calcul effectué en ne prenant en compte que les actifs occupés ayant réalisé au moins un trajet domicile-travail ou travail-domicile en trace directe le jour de l'enquête.

34 Ils sont 44 % à utiliser la marche pour leurs loisirs, contre 57 % pour les actifs qui ont travaillé et réalisé au moins un accompagnement. (Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, calculs de l'auteur)

35 Qui exclut les personnes qui travaillent hors de la région.



58 % à y travailler aussi, 31 % travaillent à Paris et 10 % en Grande Couronne. Enfin, chez nos travailleurs de Grande Couronne 56 % y travaillent aussi, 21 % à Paris et 24 % en Petite Couronne. Comment leur lieu d'emploi impacte-t-il la façon de réaliser ses activités ?

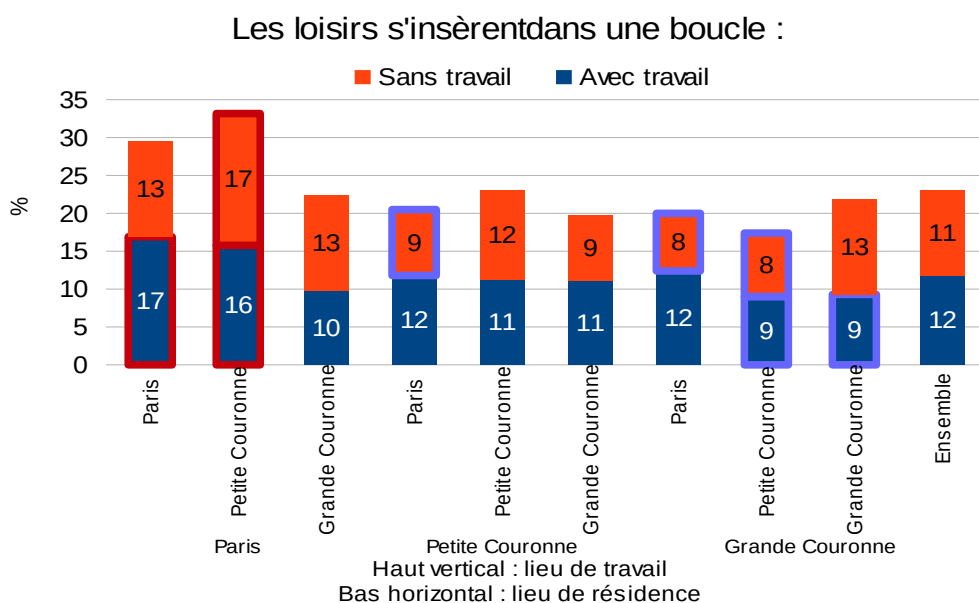
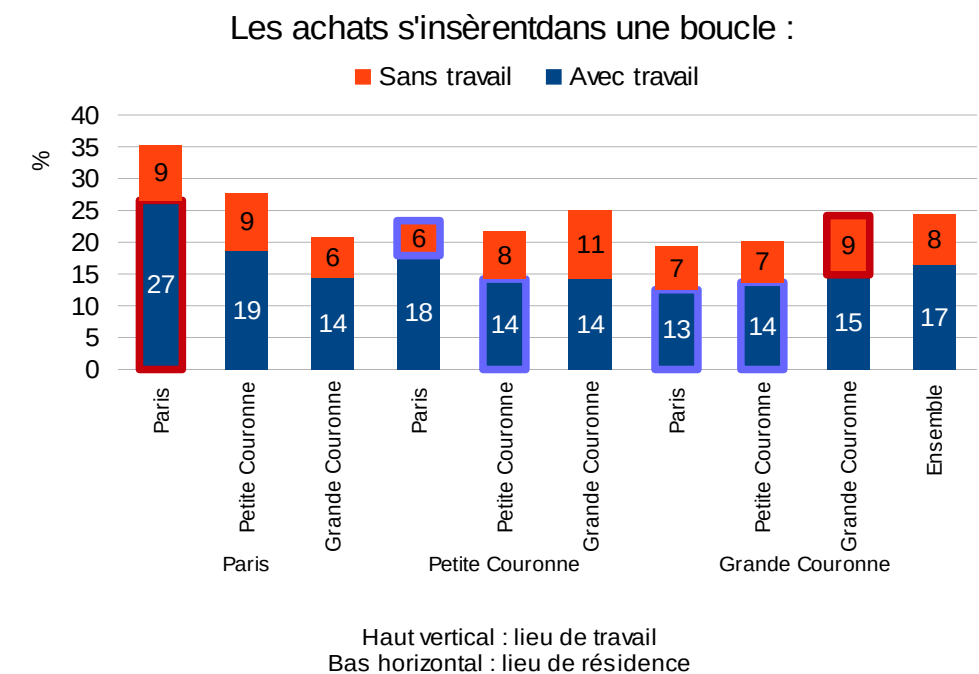
Premièrement, on observe que globalement, travailler hors de sa zone de résidence diminue la probabilité de réaliser des achats ou des loisirs dans une boucle séparée de celle du lieu de travail<sup>36</sup>. Les durées de trajet et les retours tardifs diminuent la possibilité de rentrer chez soi puis de ressortir. À noter que les Parisiens sont moins affectés par ce phénomène : même lorsqu'ils travaillent en Grande Couronne, la part des individus qui rentrent puis ressortent pour une activité flexible diminue peu. Visiblement, l'offre locale est suffisante pour permettre des trajets autour de chez soi même lorsque l'on a déjà eu une longue journée de travail loin du domicile.

Deuxièmement, lorsque l'on travaille dans sa zone de résidence, la probabilité de réaliser un achat ou un loisir dans une boucle distincte du travail est stable, quelle que soit la zone concernée. Cela rejoint les analyses faites précédemment : si l'on regarde l'accessibilité aux opportunités *depuis le domicile*, l'écart entre Parisiens et habitants de Petite et Grande Couronne n'est pas si marqué.

---

36 À une exception près, celle des Parisiens qui travaillent en Petite Couronne : ils réalisent *plus* d'activités de loisirs non chaînés avec le travail que les Parisiens qui travaillent dans Paris. Nous y voyons un double effet localisation et CSP. D'une part les travailleurs parisiens de Petite Couronne travaillent dans la plupart des cas dans des pôles d'emplois très bien desservis : on a là une population qui n'a « que » 15 minutes de DDT de plus par rapport à leurs concitoyens travaillant *intramuros*. D'autre part, nous y verrions un effet dû à la grande surreprésentation des cadres au sein de cette population (51 % contre 42 % parmi les Parisiens qui travaillent dans Paris). À noter que les cadres sont... moins présents que parmi les Parisiens qui vont travailler en Grande Couronne (58 % de cette population).

Illustration 41 : en % des personnes qui travaillent, mais ne font pas d'accompagnements. Activités d'achats et de loisirs.



Champ : travailleurs majeurs habitant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Sous-représentations entourées en bleu, surreprésentations entourées en rouge (tests du  $\chi^2$  hautement significatif pour les loisirs comme pour les achats,  $p < 0,001$ ).

Troisièmement, en revanche, les Parisiens réalisent plus d'activités flexibles en chaînant avec le travail que les habitants de banlieue lorsqu'ils sont employés dans Paris ou en Petite Couronne. Lorsqu'ils travaillent en Grande Couronne, la probabilité de réaliser une activité flexible en chaînant avec le travail revient dans les mêmes proportions que pour les habitants de banlieue. Il ne s'agit pas là simplement d'une question de durée de trajet qui limiterait le temps disponible pour d'autres activités, mais plutôt de l'impossibilité d'exploiter l'offre en Grande Couronne lorsque l'on s'y rend en transports en commun et de l'heure tardive qu'ils impliquent au retour au domicile.

Uma, qui habite Paris, illustre bien ce troisième point. Au cours de l'entretien, elle détaille longuement toute l'offre disponible dans le centre et l'usage qu'elle en fait en cours de journée, sur ses pauses de midi ou entre deux rendez-vous, tout en se plaignant de devoir travailler en Grande Couronne plusieurs jours par semaine : « *ici ben il y a rien d'intéressant, il y a pas de librairie ni de café* ». Elle revient après coup légèrement sur son idée d'une absence totale d'offre en se souvenant qu'il y a un centre commercial à un arrêt de RER, mais c'est pour souligner aussitôt à quel point celle-ci est inadaptée à ses besoins : « *Loin de moi l'idée de m'arrêter [...] dans le centre commercial, qui a peut-être une librairie, mais peu importe j'irai pas.* » L'offre disponible en Grande Couronne est plus réduite, et celle à laquelle Uma a accès est définie par les transports en commun – par lesquels elle accède à son lieu de travail – et la marche. Dans ce contexte, les lieux qui pourraient l'intéresser (cafés, librairies spécialisées...), s'ils existent peut-être dans les environs, lui sont inaccessibles. Elle souligne en outre que le temps de transport associé à ce décalage signifie que les boutiques spécialisées auxquelles elle aime se rendre sont fermées à son retour sur Paris. Pour elle, les journées de travail en Grande Couronne sont donc des journées où l'emploi du temps est considérablement simplifié.

Euxane habite elle aussi Paris tout en travaillant en Grande Couronne. Il lui arrive d'acheter du pain sur place en sortant du travail « *parce que c'est optimisé et [qu'elle] la trouve bonne* ». La boulangerie est installée proche de l'arrêt de RER, ce qui lui permet d'y avoir recours en demeurant dans le registre de la mobilité du centre. En revanche, son seul exemple de densification du quotidien à l'aide d'activités de loisirs le midi (à l'exception du jour où elle travaille chez elle) consiste à se rendre à la piscine de la commune adjacente, à un quart d'heure en voiture de son lieu de travail. Voiture fournie par une collègue résidant en Petite Couronne. Euxane dépend donc d'une personne qui n'a pas changé de régime de mobilité pour

pouvoir rajouter des activités dans son quotidien. Ceci soutient notre hypothèse d'un obstacle à la possibilité de chaîner les activités lorsque l'on pratique des transports-territoires hétérogènes.

Enfin, on constate que travailler dans Paris a un effet à relativiser pour ceux qui habitent la Petite ou la Grande Couronne. Pour les habitants de Grande Couronne, se rendre dans Paris leur permet d'exploiter l'offre qui s'y trouve, exploitation rendue possible par la bonne multimodalité transports en commun/marche<sup>37</sup>. Cependant, cet effet ne compense pas la baisse du nombre d'activités non chaînées qui l'accompagnent. L'intégralité des activités du soir ne peut pas être décalée le midi, et tous les trajets que l'on réaliserait en voiture ne peuvent l'être en transport en commun. Ainsi, les « grosses » courses ne peuvent être faites en RER ou en métro, et par conséquent ne peuvent être décalées à la pause de midi lorsque les individus travaillent dans le centre ni insérées à la sortie du travail. Ceci expliquerait la sous-représentation des achats chaînés avec le travail lorsque l'on réside en Grande Couronne, mais que l'on travaille à Paris.

### ***II.C.2.2 Les changements de modes de transport comme freins au chaînage***

Le chaînage apparaît donc comme la source même du surplus d'activités dans Paris. Pourquoi est-il moins pratiqué en banlieue ? Nous avons vu que les distances domicile-travail ainsi que les difficultés à changer d'échelle au sein d'un même territoire jouaient un rôle.

Charlotte décrit bien la complexité de ses organisations autour de sa voiture, son vélo et les transports en commun, en lien avec ses loisirs, son travail dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, le domicile de sa compagne à Bastille et son propre domicile à Romainville. Le mode de transport adapté à son déplacement domicile-travail – la voiture – n'est pas adapté à ses déplacements autour de son lieu de travail, qui sont une série de sauts de puce en zone dense, c'est pourquoi elle a acheté un vélo et loué une place de parking dans les environs. Résoudre le problème de l'articulation entre l'échelle des petits déplacements et celle des longs déplacements a donc déjà nécessité une certaine réflexivité, et des dépenses non négligeables. Elle raconte ensuite comment elle s'organise lorsqu'elle souhaite sortir le soir, ou dormir chez sa compagne qui habite dans le centre-ville :

---

37 80 % des habitants de Grande Couronne travaillant dans le centre s'y rendent en transports en commun.

« Q : Et tu rentrais systématiquement chez toi avant de ressortir...

CHARLOTTE : Bah quand j'avais la voiture oui, quasiment systématiquement, pour la garer et ensuite repartir. Quand je suis en vélo là ça m'est arrivé de rester dans Paris, même en posant mon vélo là-bas, prendre direct le métro et de rester dans Paris. Mais quand j'ai la voiture je préfère pas laisser la voiture dans Paris donc je la ramenaient quand même systématiquement à Romainville pour ressortir. [...] pour pas me prendre de PV tu vois. [...] Et le budget amende c'est assez élevé quoi. Là le mois dernier j'ai dû avoir pour... j'ai eu 4 amendes à 35 euros donc... c'est pas mal. Ça commence à faire. Mais ouais si si, ça m'est arrivé quand même de laisser ma voiture de temps en temps dans Paris pour venir dormir à Bastille par exemple. Et puis comme ça d'avoir ma voiture le lendemain que j'avais laissée dans le 11<sup>e</sup> en parking dans la rue et puis de repartir avec quoi. Mais en général je la ramenaient. En général. » (Charlotte, célibataire, à cheval entre Paris et Romainville)

La solution pour résoudre le problème consiste à repasser par chez elle afin de pouvoir à nouveau choisir le mode le plus optimal pour son trajet et opérer la transition entre les différentes sphères d'activités. Ce faisant, elle ralentit considérablement les enchaînements quotidiens. Par conséquent, en dépit du risque d'amende il lui arrive de ne pas ramener sa voiture chez elle : la perte de temps associée par le retour au domicile pose problème. Les stratégies permettant de contrôler le budget-temps de transport en cas de journée chargée peuvent donc être remises en cause par des problèmes propres aux modes de transport employés. Ici, la transition du statut de conducteur à celui d'utilisateur des transports en commun ou de piéton est difficile à opérer en raison de la question du lieu où abandonner le véhicule et du moment où pouvoir le retrouver. Par conséquent, chacune de ses destinations, au lieu d'être un nouveau point de départ d'où il est possible de continuer à réaliser son programme d'activités, devient une forme de cul-de-sac qui l'oblige à un retour par le domicile avant de pouvoir repartir. Yaëlle fait son trajet domicile-travail en vélo. Elle est en horaires décalés et commence parfois le soir, il lui arrive donc de faire du sport *avant* de s'y rendre. Elle raconte ses enchaînements d'activités, notamment le terrain de squash auquel elle va régulièrement, qui n'est desservi ni par les transports en commun ni par une borne de Vélib' :

« quand je vais à la piscine je vais toujours au boulot directement après, le squash ça m'arrive de revenir à la maison, de poser la voiture – parce que quand j'y vais avec Ynès [*sa compagne*] bah on a que un vélo du coup on y va en voiture toutes les deux, et après de partir en vélo. »  
(Yaëlle, couple biactif, sans enfants)

Les enquêtés sont donc contraints à un arbitrage délicat entre optimiser leurs *schémas* de mobilité, et optimiser la vitesse ou les conséquences pratiques de l'usage d'un mode plutôt qu'un autre : vaut-il mieux faire quatre déplacements rapides ou trois légèrement plus lentement ? Ceci est l'un des cas que nous avons rencontrés où la question du mode de transport à employer s'est posée de la façon la plus criante, probablement parce que comme dans le cas de Charlotte, les enquêtés n'ont pas vraiment trouvé de solution idéale et arbitrent au cas par cas, ajustant selon les micro-spécificités de la situation du jour.

Ceci s'apparente au problème d'Euxane que nous voyions chapitre 7 (page 281). Si l'accès au réseau force à des points de passage obligés, si l'intégralité des destinations est inatteignable avec un unique mode de transport, on peut se retrouver contraint à des retours par chez soi. C'est par exemple le cas de Nicolas qui habite en Grande Couronne dans l'ouest de l'Île-de-France et travaille en Seine-et-Marne. Il a des loisirs au sud-ouest de l'Île-de-France et préfère aller au travail en transports en commun, rentrer chez lui et repartir plutôt que de chaîner les activités. En effet, un tel chaînage ne serait possible qu'en voiture, or le mauvais état de la sienne et l'incertitude quant aux embouteillages pour le trajet domicile-travail l'amènent à repasser par chez lui.

Dès lors que le rythme de vie augmente, il est nécessaire de gérer les contraintes de présentation de soi, de ponctualité et de confort liées à plusieurs sphères d'activité. Si en plus les emplacements de celles-ci se trouvent dans des zones géographiques différentes en termes d'adaptation aux modes de transport, passer de l'une à l'autre peut s'avérer difficile, comme on peut le voir pour les cas de Charlotte, Yaëlle, Nicolas ou Euxane. La question peut en outre se poser en termes d'échelles de distances. Le problème de Charlotte n'est pas simplement de passer de la Petite Couronne à Paris, mais d'arriver à articuler les brefs déplacements de sa tournée et le trajet plus long entre son domicile et le 19<sup>e</sup> arrondissement. Ainsi si certains modes sont efficaces pour parcourir de grandes distances, leur faible efficacité sur les petites distances complique leur utilisation. Le chaînage et l'exploitation des opportunités à proximité ne sont donc pas nécessairement simples. La possibilité de relier les uns aux autres les lieux d'activité d'un individu ne va pas de soi. Cette possibilité repose sur l'appartenance à un réseau réticulaire ainsi que sur la possibilité de changer facilement d'échelle. Chaque point d'arrivée doit pouvoir être un point de départ pour continuer sa journée.

En cela, le lieu de résidence est très déterminant sur les possibilités de réaliser de nombreuses activités. Au-delà des aménités à proximité du domicile, l'endroit où l'on habite oriente en partie le mode que l'on pourra prendre pour s'en éloigner, et donc la qualité des liaisons entre le domicile et les activités. C'est une des raisons du caractère structurant des déplacements domicile-travail : ce sont souvent eux qui forment la liaison par laquelle on quittera et rejoindra le pôle du domicile. Un mode offrant une bonne desserte du travail, mais une faible adhérence aux territoires parcourus et qui sera peu adaptable à l'arrivée ne permet pas une complexification du quotidien.

On peut enfin s'intéresser au cas de Fabrice, qui lui aussi habite Paris et travaille en Petite Couronne. Il s'est acheté un scooter il y a un peu plus d'un an, pour ses déplacements domicile-travail (bien qu'il l'utilise désormais dès lors qu'il sort de son quartier). Au cours de la semaine sur laquelle porte l'entretien – entretien qui a eu lieu peu de temps avant Noël – il a été à plusieurs reprises faire des achats dans le grand centre commercial à dix minutes en scooter de son travail le soir en sortant du bureau. Bien que son lieu de travail soit accessible en transports en commun, ce n'est pas le cas du centre commercial. Le scooter est donc nécessaire à ce type de complexification. Fabrice le confirme lorsqu'il se remémore la semaine où son scooter est tombé en panne, un mois auparavant : « *je mets vachement plus de temps à y aller, et puis on est pas complètement libre de faire ce que je veux ensuite quand je sors du boulot* ». Pendant cette période, il est obligé de se rendre au travail en transports en commun, ce qui double son temps de trajet (une heure contre 35 minutes), en outre cela modifie ce qu'il est capable de faire de sa journée. Si cette situation se prolongeait, on peut supposer qu'il ajusterait l'emplacement de ses achats<sup>38</sup>. Cependant, cela ne passerait alors plus par l'exploitation de l'offre autour de son lieu de travail, mais par celui de Paris, c'est-à-dire qu'il devrait revenir dans la zone d'efficacité de la combinaison transports en commun/marche – avec les risques liés aux horaires étalés que nous voyions pour Uma – afin de réaliser ces activités.

Il est intéressant de noter que le deux-roues motorisé apparaît là non seulement comme un moyen de minimiser la durée domicile-travail, mais comme un des rares modes de transport adapté à la fois au système de mobilité des zones peu denses et des zones denses. Ceci expliquerait la forte augmentation de son utilisation ces dernières années (+34 % entre 2001 et 2010) – alors que la voiture devenait encore

---

38 Ou renoncerait à certains achats.

moins adaptée au centre qu'elle ne l'était déjà en raison de la pénurie organisée des places de parking par la municipalité de Paris – et ce en dépit de son caractère relativement risqué<sup>39</sup>.

\*

\* \*

Tant pour les achats que pour les loisirs, on observe qu'il est plus rare de densifier sa journée de travail en chaînant les destinations professionnelles avec d'autres activités lorsque l'on a son emploi ou son domicile en banlieue qu'à Paris. Cela ne signifie cependant pas nécessairement que l'offre locale est insuffisante. Dans de nombreux cas, ce n'est pas tant l'offre locale qui est en cause que la possibilité de l'enchaîner avec d'autres activités. La densité autour de là où l'on se trouve n'est donc pas l'unique élément environnemental permettant qu'un individu puisse réaliser de nombreuses activités. La possibilité, à l'issue d'un trajet, de se trouver dans une zone dense *et de pouvoir l'exploiter en chaînant* est crucial. Or cette possibilité de chaînage n'est pas toujours présente en raison des transitions d'un mode de transport à un autre qu'elle implique.

Les actifs occupés parisiens sont ainsi doublement avantageés : d'une part ils vivent au sein d'un territoire adapté à l'enchaînement des activités, mais en outre ils sont la majorité à y travailler. Il leur est ainsi possible de bénéficier pleinement des bénéfices de la densité, tant en termes de proximité qu'en termes de diversité de l'offre, à tout moment de la journée. À l'inverse, les bénéfices associés au fait de travailler dans Paris pour ceux qui habitent en Petite ou Grande Couronne sont à nuancer : ils ne compensent pas le poids que pèsent les longues durées des trajets domicile-travail.

### **II.C.3 Les accompagnateurs de banlieue contraints dans les changements d'échelle au sein d'un même territoire**

Une grande partie de la population n'est cependant pas composée d'actifs occupés. Nous cherchons avoir une notion de la façon dont d'autres contraintes peuvent influencer l'enchaînement des activités lorsqu'il ne se pose pas de problème de changement de zone géographique. Pour l'analyser, nous choisissons de nous intéresser aux personnes qui n'ont ni étudié ni travaillé, mais qui ont réalisé au moins deux accompagnements ou récupérations au cours de la journée<sup>40</sup>. Cela ne représente que 3,2 % de la population parisienne, mais 6,6 % de la population de Petite

39 Alors que les deux-roues motorisés représentent environ 1,4 % des déplacements un jour donné en Île-de-France, ils représentent 34 % des tués sur la route de la région (DRIEA Île-de-France 2011 ; DRIEA Île-de-France 2014).

40 Le seuil de deux accompagnements a été choisi pour nous assurer que ceux-ci représentent un niveau de contrainte conséquent.



Couronne et 7,5 % des adultes de Grande Couronne. Contrairement aux personnes qui ont travaillé, cette nouvelle population est bien moins contrainte par des problèmes de chaînage d'un territoire à l'autre. En effet, seuls environ 20 % d'entre eux pratiquent des territoires distincts de leur lieu de résidence le jour de l'enquête. À noter que parmi notre population d'accompagnants, les habitants de Grande Couronne restent le plus souvent au sein de leur zone : ils ne sont que 13 % à sortir de leur couronne, contre 22 % pour les Parisiens et 23 % pour ceux de Petite Couronne. Peut-on néanmoins assister à des différences de pratiques de mobilité entre Paris et la banlieue ? Nous allons voir que l'articulation des activités flexibles avec les accompagnements pose problème en banlieue, notamment en raison des modes de transport que les différentes échelles de distances impliquent.

*Tableau 40 : Lieux des activités pour les personnes ayant réalisé au moins 2 accompagnements, en fonction du lieu de résidence. En pourcentages.*

	Lieu des accompagnements					Lieu des loisirs				
	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Plusieurs lieux	Total	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Plusieurs lieux	Total
Paris	90,3	0,8	0,0	8,9	100	91,0	5,0	4,0	0,0	100
Petite Couronne	3,0	89,6	2,0	5,4	100	18,0	68,7	8,4	4,9	100
Grande Couronne	0,6	1,9	94,6	2,9	100	2,5	4,2	87,3	6,0	100
Ensemble	10,1	37,3	48,1	4,5	100	19,7	28,7	46,7	4,8	100

	Lieu des achats				
	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Plusieurs lieux	Total
Paris	93,1	4,3	0	2,6	100
Petite Couronne	0,9	85,5	6,4	7,2	100
Grande Couronne	0,6	2,2	94,8	2,4	100
Ensemble	11,6	34,9	49,2	4,3	100

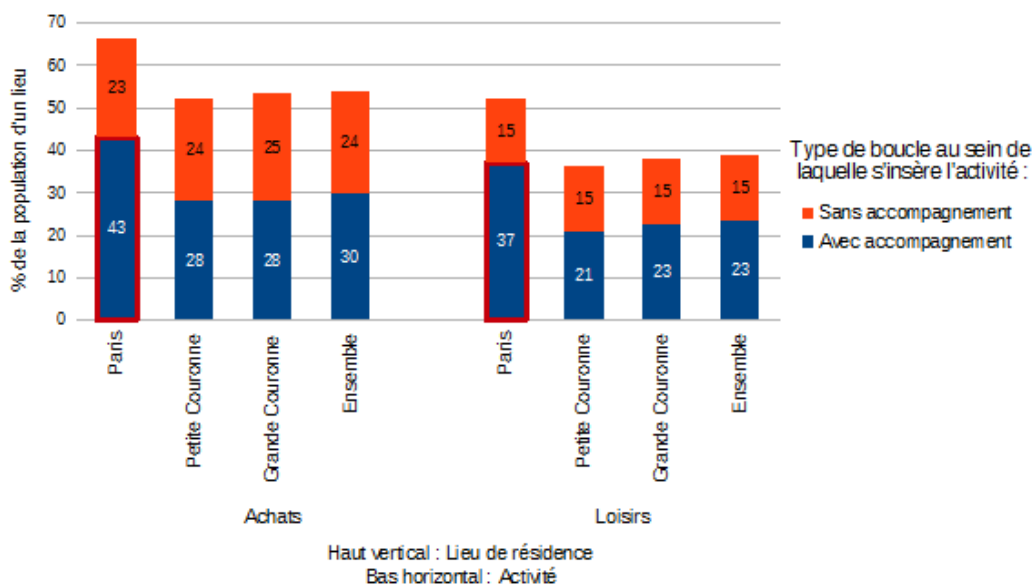
*Champ : individus majeurs ayant réalisé au moins deux accompagnements le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur*

Soulignons tout d'abord qu'une fois encore, les Parisiens de notre sous-population réalisent plus fréquemment des achats et des loisirs que ceux habitant en banlieue. Ensuite, notons (Tableau 40) que l'on assiste à une surreprésentation de Paris parmi les destinations de loisirs et dans une moindre mesure des achats. Il est important de

constater que cette polarisation vers Paris des loisirs et des achats concerne majoritairement les habitants de Petite Couronne. Les habitants de Grande Couronne ne sont presque pas affectés.

En outre, on observe (illustration 42) les mêmes choses que pour les actifs ayant travaillé : la perte en nombre d'activités lorsque l'on s'éloigne du centre se fait à nouveau, non pas au sein de boucles distinctes, mais sous la forme d'un moins grand nombre d'activités chaînées avec les activités contraintes.

Illustration 42 : Type de boucle où s'insèrent les activités en fonction du lieu de résidence de la personne qui la réalise



Champ : individus majeurs ayant réalisé au moins deux accompagnements le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Sous-représentations entourées en bleu, surreprésentations entourées en rouge (tests du  $\chi^2$  hautement significatif pour les loisirs comme pour les achats,  $p < 0,01$ ).

Lecture :

Les pourcentages se ramènent à l'ensemble des personnes réalisant au moins deux accompagnements qui vivent dans chaque zone. On peut ainsi saisir simultanément où les individus réalisent plus d'activités, et dans quelle façon de s'y rendre se trouve l'écart dans la concrétisation. Ainsi, parmi les personnes qui vivent dans Paris et ont réalisé au moins deux accompagnements, 53 % ont fait une sortie de loisirs. Ces 53 % se décomposent en 15 % qui ont réalisé une activité de loisir dans une boucle sans accompagnement, et 37 % ont réalisé une activité de loisirs dans une boucle avec les accompagnements. En Petite Couronne et en Grande Couronne, on constate que là aussi 15 % de la population a réalisé une activité de loisirs dans une boucle sans accompagnement, mais on observe que seulement respectivement 21 % et 23 % de la population ont réalisé une activité de loisir bouclée avec les accompagnements.

Peut-on interpréter ces comportements par des difficultés à chaîner entre activités distinctes ? Pour tester cette hypothèse, nous regardons la fréquence de pratique des activités en fonction des modes de transport employés pour réaliser les accompagnements<sup>41</sup>. En raison des faibles nombres d'individus concernés (notamment dans Paris), nous réunissons entre eux les modes motorisés et les modes non motorisés (Tableau 41).

*Tableau 41 : Mode le plus structurant employé pour les accompagnements en fonction du lieu de résidence. En pourcentage.*

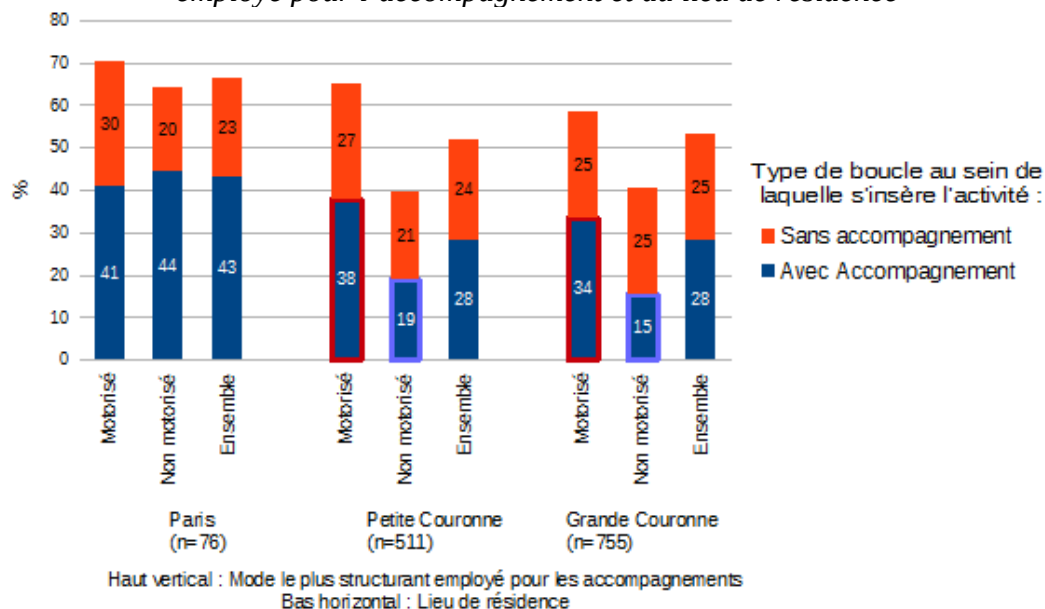
	Non motorisé (dont marche)	Motorisé (dont VP)	Total
Paris	63 (62) %	37 (18) %	100 %
Petite Couronne	52 (52) %	48 (41) %	100 %
Grande Couronne	29 (29) %	71 (69) %	100 %
Ensemble	42 (41) %	58 (53) %	100 %

*Champ : individus majeurs ayant réalisé au moins deux accompagnements le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.*

Le mode le plus employé pour réaliser des achats dans Paris – la marche (voir Illustration 35, page 418) – est aussi le plus utilisé lorsque des accompagnements sont réalisés. On obtient le même résultat, mais avec la voiture en Grande Couronne. Cela a-t-il des conséquences lorsque l'on souhaite combiner ces deux activités au cours d'une journée ? Nous cherchons à analyser comment les activités flexibles s'enchaînent avec les accompagnements en fonction des modes de transport employés pour les accompagnements et du lieu de résidence (Illustration 43).

41 Pour rappel, cette méthode s'appuie sur celle développée pour mesurer le temps consacré à se rendre à une activité. Nous la développons en annexe page 509 et la mettons en application sections II.B.1.4 et II.B.2.3 de ce chapitre.

Illustration 43 : Probabilité de réaliser un achat en fonction du mode de transport employé pour l'accompagnement et du lieu de résidence



Champ : individus majeurs ayant réalisé au moins deux accompagnements le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Sous-représentations entourées en bleu, surreprésentations entourées en rouge (tests du  $\chi^2$  hautement significatif pour la Petite et la Grande Couronne,  $p < 0,001$ ).

Remarque : Comme nous travaillons sur de faibles volumes pour Paris, les valeurs pour les accompagnements réalisés dans Paris avec des modes mécanisés sont à prendre avec précaution (n=31).

Lecture : Parmi les Parisiens qui ont réalisé des accompagnements à pied, 63 % ont réalisé des achats, dont 20 % dans des boucles ne contenant pas d'accompagnement et 43 % en chaînant avec les accompagnements.

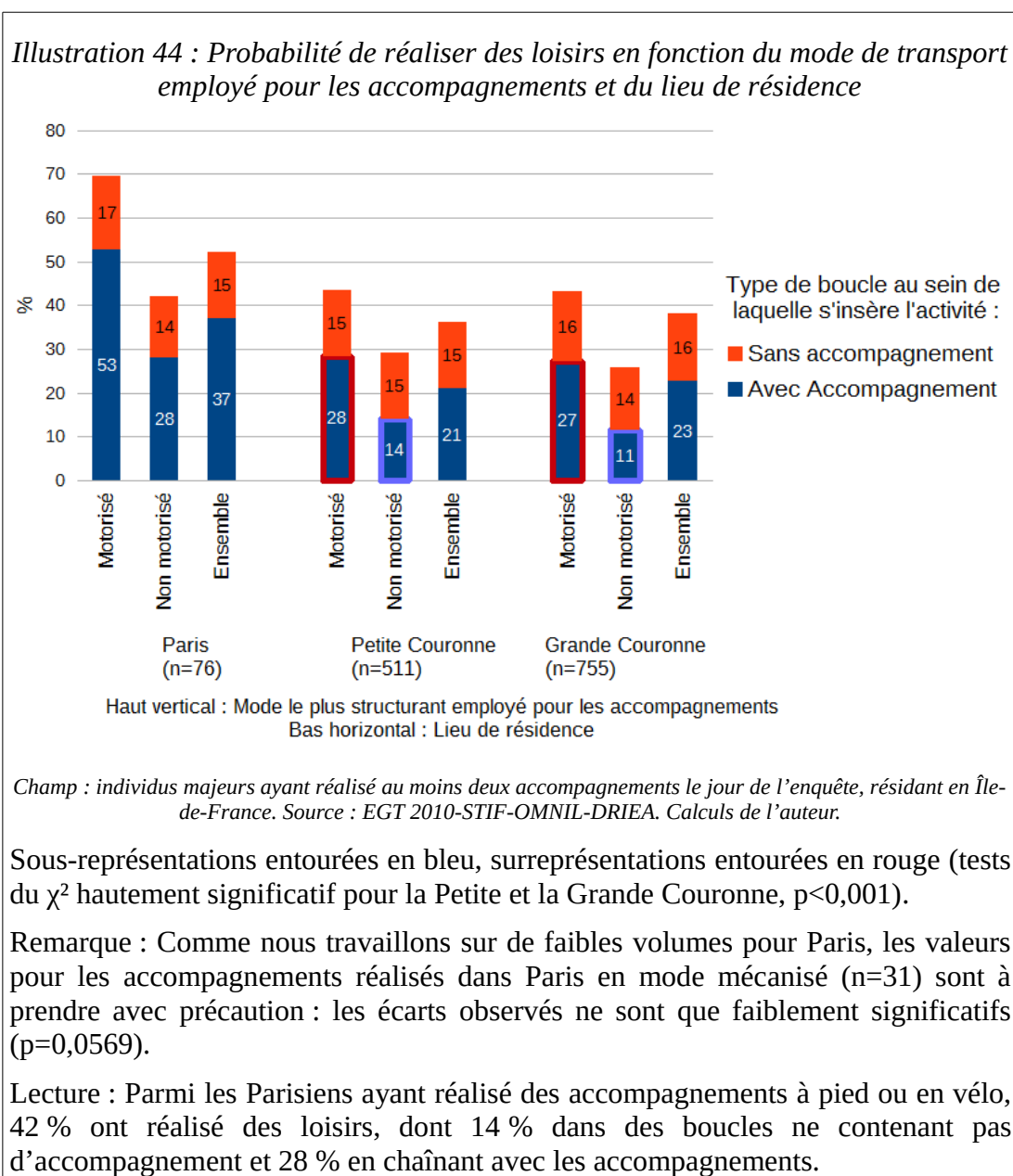
Si l'on regarde le comportement pour l'ensemble des modes de transport employés, quel que soit le lieu de résidence, la proportion d'individus réalisant des achats non chaînés avec les accompagnements est à peu près stable, autour de 24 %. En revanche, alors que dans Paris 43 % des personnes qui réalisent des accompagnements ont chaîné ces derniers avec des achats, c'est le cas de seulement 28 % des habitants de banlieue. D'où provient cette différence ?

Si l'on se tourne vers les comportements en fonction des modes de transport employés pour les accompagnements, on observe que, quel que soit le lieu de résidence, l'utilisation d'un mode motorisé pour les accompagnements est favorable à un chaînage avec les achats. En revanche, l'usage de la marche est remarquablement lié à Paris. 43 % des personnes qui y résident et font leurs

accompagnements à pied les chaînent avec des courses. En revanche, en Petite et en Grande Couronne, ce sont moins de 20 % des accompagnateurs piétons qui enchaînent avec des achats. On observe sensiblement la même chose pour les trajets de loisirs (Illustration 44). Sachant que dans Paris, la transition des transports en commun à la marche ne pose pas problème on constate une forte prégnance du chaînage par les modes motorisés, bien que ces chiffres soient à prendre avec précaution.

En banlieue, l'usage de la marche n'a donc plus pour corollaire l'ajout d'activités en cours de trajet comme c'est le cas dans Paris. Or les bonnes performances de la voiture sont insuffisantes pour compenser le moindre chaînage piéton en banlieue : « seulement » 41 % des habitants de Petite Couronne l'utilisent pour les accompagnements et en Grande Couronne elle est moins efficace en termes de chaînage que la marche dans Paris.

Le problème pour les personnes réalisant des accompagnements est donc moins un souci de changement de territoire que de changement de logique au sein d'un même territoire. Au sein d'une même zone, les échelles de distances varient considérablement d'une activité à l'autre et les transitions que cela implique ne se font pas nécessairement de façon fluide entre les deux. Dans Paris, ces changements d'échelle se font de façon peu problématique, comme en témoigne l'insertion aussi bien de loisirs que d'achats dans les boucles contenant des accompagnements, quel que soit le mode structurant utilisé pour faire les accompagnements. En revanche en Petite Couronne et Grande Couronne, si les lieux d'enseignements, particulièrement les écoles primaires, sont répartis de façon fine sur le territoire et sont accessibles à pied, les commerces peuvent dans ces zones être concentrés dans des centres commerciaux très facilement accessibles en voiture, mais plus difficilement par la marche. Passer de l'usage de la marche à la voiture suppose des formes de dépôt et de récupération, et donc de l'anticipation ou des zones suffisamment bien fournies en parkings pour que cela ne pose pas d'obstacle. Le passage d'une activité à l'autre peut donc nécessiter des changements d'échelle qui supposent des retours au domicile ou une plus fine planification.



\*

\*\*

Au début de cette section, nous voyions que le chaînage était d'autant plus surreprésenté parmi les Parisiens que leurs emplois du temps étaient contraints. Nous avons ensuite montré sur deux cas que la quasi-intégralité des activités « supplémentaires » réalisées par les Parisiens se logeait dans des activités chaînées avec les activités structurantes, et non pas dans les activités réalisées au sein de boucles indépendantes.

Ce chaînage exige de pouvoir articuler des échelles de distances ou des territoires distincts. Or les habitants de banlieue sont plus facilement pénalisés sur ce point : les articulations entre marche et voiture, ou transports en commun et véhicule personnel sont souvent difficiles à mettre en place. Pour les actifs occupés de banlieue, s'il leur est possible de chaîner les activités à proximité du travail lorsque celui-ci est dans le centre, ce palliatif ne compense pas le poids des longs DDT qui empêche de pratiquer l'espace autour du domicile le soir. Il en résulte une forte pratique des allers-retours et, comme nous avons pu le voir dans le chapitre précédent et comme l'ont montré (Aguiléra, Massot, et Proulhac 2010), des reports des achats et loisirs aux journées non travaillées (et aux week-ends) ainsi qu'une diminution des fréquences d'activité. En cela, les modes de transport employés pour changer de territoire et pour changer d'échelle sont cruciaux. Ils peuvent poser des obstacles à la réalisation de certaines activités densifiant le quotidien.

## **Conclusion : les Parisiens avantagés dans la complexification de leurs schémas d'activité**

Nous pouvons utiliser la notion « d'effet quartier » (Authier 2006) pour désigner ce qu'apporte le fait d'habiter Paris à la complexification du quotidien des personnes qui y habitent. Par rapport aux habitants de banlieue, les Parisiens sont avantagés pour complexifier leur emploi du temps dans l'espace qu'ils pratiquent au quotidien : ils ont accès à une plus grande part de l'offre d'opportunités en Île-de-France, pour la plupart des motifs, et ce en dépit de l'usage de modes de transport plus lents que la voiture. Ceci a trois conséquences. Premièrement, lorsqu'ils travaillent, ils disposent de contraintes plus faibles liées aux motifs « contraints » que représentent les motifs professionnels : ils économisent en moyenne 8 minutes par DDT, et ce tout en ayant accès à une offre plus large.

Deuxièmement, dès lors qu'ils sont dans Paris *intramuros* ils disposent pour les achats – activités flexibles dans le temps et l'espace pour lesquelles les individus ont des stratégies de minimisation des durées – d'une offre à plus courte durée de l'endroit où ils se trouvent que s'ils étaient en banlieue, qu'il s'agisse de leur domicile ou d'un autre lieu où ils peuvent être au cours de leur journée. Pour les activités de loisirs, l'accessibilité n'est pas systématiquement en faveur des Parisiens, notamment pour les activités sportives. Or 60 % des actifs occupés qui résident dans Paris y travaillent aussi, et, parmi les personnes qui ne travaillent pas, seuls 17 %

d'entre eux passent le périphérique au cours d'un jour de semaine. Ils passent donc leur journée au sein d'un espace où l'offre est continuellement riche en opportunités. Troisièmement, il leur est physiquement possible de saisir cette offre à tout moment grâce à un système de transport se prêtant bien aux changements d'échelle de distances : passer d'un trajet pour se rendre au travail à un trajet court pour aller faire ses achats se fait sans difficulté en raison de la bonne articulation entre les transports en commun souvent employés pour les longues distances et la marche qui permet d'optimiser les durées pour se rendre aux destinations que l'on souhaite rapprocher de soi.

Les Parisiens se saisissent de cette offre : ils réalisent plus d'activités flexibles et non obligatoires au quotidien que les personnes qui habitent en Petite et en Grande Couronne. Ils ont recours à la meilleure offre de commerces pour réaliser plus de microdéplacements d'achats sans pour autant renoncer aux trajets plus ponctuels et plus longs pour se rendre à des commerces plus éloignés. Ces activités sont fréquemment chaînées avec les activités plus contraintes que sont les accompagnements et le travail. Lorsque l'offre de loisirs est meilleure qu'en périphérie, ils saisissent cette opportunité pour avoir plus de choix et ne réduisent pas le temps qu'ils consacrent à ces déplacements.

En Petite et Grande Couronne, on observe que le nombre d'activités flexibles réalisées dans des boucles distinctes des activités structurantes est relativement similaire à ce que l'on observe dans Paris. En revanche, le nombre d'activités flexibles chaînées avec les activités structurantes est largement inférieur à celui observé parmi les habitants du centre : il est difficile de complexifier son quotidien en articulant différentes sphères d'activité lorsque l'on habite en banlieue.

Or nous avons vu que l'articulation des techniques de relocalisation des activités dans la proximité et de chaînage n'a pas simplement un impact sur le rythme de vie. La combinaison de ces deux techniques permet aussi des pratiques plus improvisées dans le temps. Le lieu de résidence n'exerce donc pas simplement un effet sur le rythme de vie des personnes qui y résident, mais aussi sur l'agencement des activités et la manière de gérer son temps. On a ainsi un « effet quartier » sur le rapport au temps dans son ensemble.



## Conclusion de la partie II

Nous souhaitons, à l'aide d'une approche par les situations, avoir une approche plus fine des liens entre mobilité et rapport au temps. En particulier, nous souhaitons montrer que si certaines corrélations étaient contingentes, d'autres étaient plus nécessaires. Pour cela, nous avons travaillé autour et sur les pratiques de l'espace. Notre étude montre que pour complexifier son quotidien il est nécessaire de pouvoir multiplier les alternances entre « petits » déplacements densifiant les interstices et « longs » trajets destinés à maximiser l'accès à la métropole et les opportunités qu'elle offre. Ceci nous permet de mettre en avant un « effet centre » ou « effet quartier » lié au lieu de résidence. Vivre dans le centre-ville adapté à la marche facilite la multiplication des activités, en mettant les individus continuellement dans des situations qui simplifieront leur réalisation ou qui suggéreront de nouvelles activités à la personne qui y est ouverte.

Naturellement, la possibilité de complexifier son quotidien ne repose pas exclusivement sur des outils de mobilité. Des éléments propres aux marges de manœuvre temporelles des individus entrent en compte : la durée, les créneaux et la rigidité des heures de travail sont structurants. Les jeux sur la complexification-simplification sont aussi liés aux revenus du ménage : d'une part, certaines opportunités à proximité ne sont pas accessibles si l'on n'a pas les moyens monétaires de les exploiter et d'autre part la possibilité de déléguer certaines tâches à autrui moyennant paiement (garde d'enfant, livraison à domicile...) entraîne des différenciations dans le rapport au temps.

Cependant pour certaines activités, en particulier les achats, la densité des opportunités présentes dans le centre-ville permet de réaliser un grand nombre d'activités en ne se déplaçant que très peu et ainsi rend possible un rapport au temps différent. D'une part, une très grande proximité peut, dans les cas extrêmes, permettre une stabilité de l'espace qui compense l'instabilité des contraintes du quotidien. Lorsque l'on ne peut pas planifier en raison de contraintes exogènes peu prévisibles, avoir de très faibles distances à parcourir permet d'être réactif et de saisir les opportunités au vol. En sens inverse, savoir qu'il y a une stabilité de l'espace peut permettre de ne rien planifier volontairement, comme c'est le cas pour les achats des actifs résidant dans Paris.

Or, plus que les habitants de banlieue, les Parisiens évoluent dans un espace continuellement dense et au sein duquel leurs modes de transport leur permettent de passer facilement de trajets de longue durée aux très courts déplacements inhérents à

la complexification de leur programme d'activités. Ils peuvent réarranger au besoin les activités au cours de la journée, les glisser dans des interstices et optimiser leurs schémas de mobilité. Le fait d'habiter Paris est associé à des pratiques de l'espace plus flexibles au sens où le domicile est plus rarement un centre par lequel il faut repasser pour avoir accès à de nouvelles opportunités. Cet effet est renforcé par le fait de demeurer continuellement au sein d'un espace où les modes de transport efficaces aux différentes échelles sont compatibles entre eux. Nous avons ainsi pu observer que la voiture n'est pas *nécessaire* à la complexification des emplois du temps. C'est un outil adapté à un espace particulier qui a été conçu pour lui, mais nullement une condition *sine qua non* en toutes circonstances. Qui plus est, elle ne permet de compenser la plus faible densité de l'offre que jusqu'à un certain point : elle semble insuffisante pour atteindre le cas limite de l'accélération du quotidien représenté par une offre constamment accessible.

Alors que notre première approche ne nous aurait permis que de constater une corrélation entre résider dans Paris et multiplier certaines activités – ce qui nous aurait laissés dans le flou quant à ce qui relevait de contraintes spatiales et ce qui relevait d'une attirance pour un certain mode de vie – notre passage par les situations nous permet de mettre en évidence ces premières. Certes, il existe une appétence pour Paris au sein des populations centrées sur les loisirs hors du domicile et les pratiques culturelles – activités qui augmentent la probabilité d'avoir un rapport au temps hypermoderne –, mais celles-ci ne suffisent pas à expliquer les différences de comportement entre ses habitants et les habitants de Petite et Grande Couronne. Au-delà de ces différences de représentations, les différences dans l'offre et dans la possibilité de la saisir jouent un rôle considérable dans la possibilité de complexifier son quotidien.



# Conclusion générale

Cette thèse s'inscrit dans le débat autour du phénomène d'accélération du rythme de vie décrit par Rosa (2010) et ses impacts sur notre gestion du temps. Il a été reproché à cette théorie à la fois sa trop faible assise empirique et le caractère généralisant des conclusions qui portent sur les comportements des individus, aussi nous avons fait le choix de l'analyser à travers ses liens avec la mobilité physique des individus au quotidien. Quel est le rôle des déterminants physiques de la mobilité spatiale dans l'évolution du rapport au temps ? Dans le cadre de ces débats, nous fournissons des apports quant aux moteurs, aux leviers techniques et aux freins physiques à son application à l'échelle quotidienne, et quant aux marges de manœuvre des individus face à ce phénomène.

Nous ne pouvons pas, ou mal, remonter dans le temps. Il ne nous est pas possible d'aller enquêter au début du siècle, ou même quarante ans en arrière, étudier ce à quoi ressemblaient les pratiques de mobilité et en tirer une analyse suffisamment fine pour pouvoir conclure solidement au rôle que jouent ou non les évolutions des déterminants physiques de notre mobilité dans celles du rapport au temps. En revanche nous pouvons voyager d'un individu à l'autre. Le rapport au temps varie de façon significative au sein d'une population et, nous avons pu le montrer, d'un jour sur l'autre pour une personne. Voilà qui méritait d'être exploré. À défaut de mettre en évidence qu'une accélération du rythme de vie *dans le temps* ait été stimulée par la modification des modes de transport disponibles et les transformations de l'agencement de nos métropoles, il nous est possible de montrer que les différences de rapport au temps *entre individus* sont dues en partie à des différences dans les modes de transport et la disposition des opportunités dans l'espace qu'ils pratiquent.

## I. Un nécessaire détour théorique

Un des premiers résultats de cette thèse a été de montrer que le rapport au temps tel que nous l'avions défini n'était pas une caractéristique intrinsèque à chaque individu et stable dans le temps, mais variait en fonction du moment de l'année, du jour ou de l'heure. Une analyse, à l'échelle de la journée, des pratiques modales et des pratiques spatiales qui y était associées révélait de la même manière une forte variabilité dans le temps. Par conséquent, l'hypothèse de l'existence de caractéristiques propres aux personnes dotées d'un rapport au temps tendant vers l'hypermoderne était à rejeter. Notamment, nous avons montré que la réflexivité des individus sur leurs pratiques – usuellement associée à un tel rapport au temps – n'était pas le propre des personnes dotées des emplois du temps les plus complexes : tout au plus ces dernières étaient-elles plus fréquemment confrontées à des situations problématiques que les autres. La réflexivité apparaît alors comme une conséquence plus que comme une source du rapport au temps hypermoderne.

Ainsi, nous avons fait le constat que raisonner en termes d'idéaux-types de rapports au temps, de pratiques modales ou de pratiques spatiales ne nous permettrait pas de comprendre la façon dont ces trois facteurs s'entrecroisaient et s'influençaient mutuellement. En prenant des idéaux-types des uns ou des autres, nous étions contraints de considérer qu'une seule logique d'action reliait la mobilité des individus au quotidien à leur rapport au temps, là où nous avons fait le constat de la variabilité de l'un comme de l'autre à l'échelle de l'individu.

Nous avons donc développé un nouveau cadre théorique visant à analyser les situations au sein desquelles émergent les comportements. Les pratiques spatiales et temporelles sont alors interprétées comme la résultante d'une volonté de réaliser une activité dans un contexte spatio-temporel donné. En nous centrant sur les situations – et non plus sur les individus –, nous avons pu montrer que les logiques à l'œuvre varient d'une activité à l'autre. Pour certaines, le plus important est d'accéder à la destination offrant la meilleure utilité, quitte à renoncer à l'activité s'il n'est pas physiquement possible d'accéder au lieu voulu dans le temps imparti. Pour d'autres activités, la réduction des temps de trajet est primordiale, même au prix d'une offre moins adéquate. Ce qui aurait pu être perçu comme une contrainte pour les individus (ils disposent d'une offre moindre, car ils n'ont pas les moyens d'accéder à mieux) apparaît alors comme une stratégie de leur part pour consacrer plus de temps aux activités qui leur importent.

Cette méthode nous a permis de faire émerger simultanément les pratiques spatiales et temporelles découlant d'aspirations à agir, et d'expliquer, le cas échéant, leur occurrence commune. Nous avons ainsi pu mettre en évidence quels éléments sont contingents dans la pratique d'un rythme de vie élevé, et ceux qui lui sont inhérents. Il nous a été possible de nous extraire des contingences liées aux différents espaces et aux populations hétérogènes sur lesquels porte notre étude pour mettre en évidence des nécessités communes, quels que soient les personnes et le contexte de l'action. Il est possible de mettre en évidence où et chez qui sont réunies le plus souvent les conditions nécessaires à la complexification du rythme de vie.

En outre, nous avons montré que cette méthode permettait une remontée en généralité. En déterminant les contraintes qui entrent en jeu lorsque les individus souhaitent réaliser une activité, on met en évidence celles qui ont un caractère récurrent. Il est ainsi possible de montrer comment la répétition des contraintes quotidiennes façonne l'action des individus sur le long terme.

## **II. Résultats quant aux liens entre modes de transport, pratique de l'espace et rapport au temps**

### **II.A. Des pratiques de mobilité intrinsèques à un rapport au temps hypermoderne**

Concrètement, nous avons montré qu'il était possible de s'inscrire dans un schéma d'analyse au sein duquel les modes de transport sont des outils que l'on emploie afin d'agencer les activités. En analysant les situations au sein desquelles s'inscrivent les activités, c'est-à-dire le réseau de contraintes et de ressources au sein desquelles se trouve un individu à un moment donné, nous avons fait émerger les solutions de mobilité des individus pour réaliser des emplois du temps complexes. Deux stratégies majeures apparaissent comme nécessaires dès lors que l'on souhaite réaliser de nombreuses activités : la réduction des temps de trajet par la relocalisation des activités et le chaînage des activités entre elles.

Les personnes qui ont les emplois du temps avec le plus d'activités peuvent se le permettre en réduisant leur temps de déplacement vers certaines destinations. Ils le font non pas en augmentant leur vitesse, mais en relocalisant certaines activités flexibles dans l'espace à proximité de là où ils se trouvent. Cette technique a trois

effets. Tout d'abord, elle permet non seulement d'ajouter plus d'activités, mais de les ajouter dans les interstices du quotidien : sur la pause de midi pour les actifs, le soir après que les enfants sont couchés ou pendant qu'ils sont à des activités pour les parents, juste avant de rentrer chez soi... On assiste ainsi à une densification de l'emploi du temps des personnes par un remplissage de ce qui est perçu comme des « temps morts ». Ensuite, en rendant le coût d'entrée qu'est le temps de déplacement négligeable même pour des activités très courtes, elle rend possible le fractionnement de certaines d'entre elles. En lien avec les pratiques interstitielles, on a là des tactiques qui permettent de réarranger les activités au sein de la journée sans qu'elles aient la fixité dans le temps qu'ont les activités demandant de longues durées de trajet pour s'y rendre. Enfin, dans certains cas extrêmes, la réduction du temps de trajet permet de substituer à l'instabilité du temps la stabilité de l'espace. De cette manière, il est possible d'improviser les activités, celles-ci se trouvant disponibles à tout moment. Il en découle une modification dans la gestion même du temps : cette grande proximité permet l'abandon des pratiques de planification des activités au profit d'un rapport au temps basé sur la saisie des opportunités offertes par les moments libres.

Le second élément est le fait d'enchaîner les activités sans repasser par le domicile entre chacune d'elles. Il peut soit se substituer soit être complémentaire du premier. Il peut se substituer en ce que les personnes qui ont plusieurs activités éloignées les unes des autres peuvent ainsi réduire leur budget temps de transport en réduisant le nombre de déplacements à défaut de la durée de chacun d'entre eux. En revanche, le chaînage peut aussi être complémentaire de la réduction des temps de trajet dans la mesure où il permet d'exploiter des opportunités à proximité d'autres lieux que le domicile. Cela élargit le champ des opportunités accessibles et multiplie les moments où il est possible de densifier son quotidien. Dans le meilleur des cas, enchaîner les activités signifie la possibilité de réorganiser l'emploi du temps où que l'on se trouve au cours de la journée, sans avoir à repasser par le point de départ initial.

Le point commun à ces deux tactiques de mobilité est qu'elles portent en elles la possibilité de réduire la friction liée à la distance dans l'organisation – voire dans la réorganisation – des emplois du temps quotidiens. Elles permettent donc non seulement de réduire le temps consacré à se déplacer pour augmenter celui propre aux activités, mais aussi de modifier le rapport à la maîtrise de son temps. Si les opportunités ne sont plus soigneusement fixées dans le temps en raison de la durée des trajets qui y mènent, il est plus facile de les improviser, de les réaliser à d'autres moments et d'organiser son quotidien de manière moins rigide.

## **II.B. Des disparités spatiales quant à la possibilité de les pratiquer**

Une fois mises en avant les conditions de mobilité nécessaires à un rythme de vie plus élevé, nous sommes revenus aux limites physiques à son développement, c'est-à-dire au rôle des modes de transport et de l'environnement urbain. Nous montrons que si la possibilité de chaîner d'une part, et celle de changer d'échelle de durée et de distance d'autre part ne sont liées aux modes de transport que l'on emploie, ce mode diffère selon l'espace au sein duquel on se trouve. L'efficacité des modes de transport pour la réalisation de tels schémas dépend des lieux au sein desquels ils sont employés. En retour, l'efficacité de l'environnement urbain est en partie dépendant des modes que l'on peut employer en son sein. L'articulation transport-territoire est ainsi plus importante que chacun de ces éléments pris indépendamment l'un de l'autre. Par conséquent, les deux façons d'optimiser sa mobilité en situation d'emploi du temps complexe ne se répartissent pas de façon uniforme au sein de la population, et notamment varient en fonction du lieu de résidence et de l'emplacement des activités de la journée.

On observe ainsi deux idéaux-types de liens transport-territoire, chacun efficace à sa manière. La voiture employée dans des espaces peu denses permet – jusqu'à un certain point – d'accéder à une offre conséquente pour des distances plus longues que dans les zones denses, et avec des possibilités de chaînage infinies. Dans le centre, la densité alliée à la marche offre des trajets très réduits et se combine de façon efficace avec les transports en commun pour des pratiques de chaînage performantes. On assiste en revanche à des phénomènes de ralentissement, des obstacles au chaînage et des problèmes pour réduire ses temps de trajet dès lors que l'on passe d'un idéal-type à l'autre : les modes de transport employés représentent alors une inertie qui brise la continue accessibilité existant dans chaque transport-territoire.

Dans le cas de l'Île-de-France, cela signifie que le rapport qu'entretiennent les individus au quotidien avec le pôle représenté par Paris est décisif. Ceux qui y résident demeurent quasi continuellement dans le pôle, même lorsqu'ils se sont rendus loin (en temps) de leur domicile. Ils disposent ainsi des caractéristiques de la centralité à tout endroit et à tout moment dans leur journée : connectivité et offre en aménités à proximité. En restant ainsi dans un espace où l'offre de transport est intégrée et l'accessibilité constamment élevée, ils peuvent enchaîner les activités et densifier dans les temps morts de leur journée à tout moment. Dans Paris, le chaînage est le moyen visiblement efficace d'atteindre des destinations qu'il faut plus de temps pour rejoindre, mais optionnelles (notamment avec les loisirs), de réduire le temps



consacré aux retours au domicile, et d'insérer des micro-déplacements en cours de chemin, partiellement improvisés, qui densifient le quotidien sans remplacer les trajets plus longs.

Pour ceux qui n'y résident pas, mais doivent s'y rendre, le pôle représente une rupture de continuité en obligeant à un changement de mode (ou à une modification de l'efficacité du mode) pour s'y rendre. Le jeu sur les articulations de l'espace ne se fait pas sans heurts lorsqu'il faut planifier rigidelement la disposition de ses activités et les modes de transport utilisés – réduire les distances à défaut du nombre de déplacements, être obligé de revenir à *cet* arrêt, car c'est là que l'on a laissé la voiture, devoir repasser par chez soi avant de sortir... – soit parier sur une offre présente loin de chez soi. Augmenter la vitesse des liaisons pôle-banlieue ne changerait rien à ces problèmes. Une telle mesure permettrait tout au plus l'économie d'une vingtaine de minutes dans la journée, mais ne résoudrait pas la question de l'enchaînement des registres. De plus, ces problèmes se posent même au sein de la Grande Couronne : comme il ne s'agit pas d'un espace uniformément adapté à la voiture, les changements d'échelle de distance en son sein peuvent eux-mêmes représenter des freins à la complexification du quotidien.

Le problème se pose moins en sens inverse (les personnes qui ont des emplois en Grande Couronne, mais habitent Paris). En effet les zones d'emploi sont souvent à proximité d'axes de transports en commun, ce qui maintient dans une certaine mesure les personnes qui s'y rendent dans le registre de mobilité du centre. Au retour vers chez soi les connexions se font simplement par le biais de la marche ou du recours à d'autres modes de transport.

Les personnes des zones peu denses qui arrivent à accélérer leur rythme de vie sont celles qui ne dépendent pas du centre de l'agglomération. Cécile et Jeanne en sont de bons exemples : leur emploi *et* leurs activités de loisirs locales leur permettent d'être continuellement dans le registre de la voiture lorsque c'est nécessaire, de chaîner de façon souple quand besoin est et d'avoir un quotidien intense en activités.

### **III. Des disparités dans la traduction des évolutions temporelles macro-sociales au quotidien des individus**

Qu'impliquent ces résultats quant à la façon dont se traduisent les évolutions macro-sociales dans le rapport au temps des individus au quotidien ?

#### **III.A. Des disparités spatiales en matière de rapport au temps**

La fréquence, la densité et les moments d'opportunités accessibles jouent sur le rythme de vie des individus et leur gestion du temps. Être dans une position où une aménité peut être réalisée en raison de sa proximité de l'endroit où l'on se trouve nous incite à nous en saisir, augmentant ainsi notre rythme de vie. Si nous ne pouvons nous en saisir, car trop d'opportunités s'offrent à nous, cela est générateur de stress. Ceci va dans le sens de Rosa et de nombreux autres auteurs (notamment dans le domaine des pratiques culturelles) pour lesquels le sentiment de manque de temps est en partie liée à une offre surabondante d'opportunités dont nous percevons l'injonction à nous en saisir d'autant plus fortement que nous en avons théoriquement les moyens. Normalement la théorie évoque des moyens monétaires et intellectuels, mais nous montrons ici que les moyens spatiaux sont tout aussi pertinents pour comprendre l'injonction à réaliser plus d'activités. On rejoint là d'une certaine façon Simmel, théorisant un rythme de vie plus élevé dans les villes. Cette explication peut aussi s'appliquer aux moyens de communication : leur multiplication augmente le nombre d'activités et d'opportunités d'enrichissement personnel, sans augmenter le temps à notre disposition, ce qui explique le sentiment d'en manquer.

L'importance du lieu de résidence dans notre rapport au temps signifie aussi que l'on assiste à des disparités face à la possibilité de complexifier son emploi du temps qui sont spatiales avant d'être sociales. Si des revenus élevés peuvent amoindrir le désavantage que représente un lieu de résidence en zone peu dense en donnant accès à une voiture fiable et confortable, cet effet est limité : il faudra tout de même parcourir de longues distances et la possibilité d'augmenter sa vitesse en passant par les voies les plus rapides. Cela peut même avoir des effets pervers en augmentant l'effet tunnel de la voiture sur certains territoires, limitant par la même occasion la possibilité de réaliser les micro-activités qui complexifient les emplois du temps.

En outre, les disparités internes à un territoire quant à la possibilité de complexifier son emploi du temps ne se structurent pas de la même façon dans les zones peu denses que dans les zones denses. Les habitants des zones denses pénalisés dans leur complexification du quotidien sont ceux qui ne peuvent employer les transports en commun ou la marche. Comme les tarifs sociaux des transports publics diminuent le rôle des inégalités de revenus en la matière, les personnes désavantagées sont alors celles avec un handicap physique – notamment les personnes âgées – ou certaines populations exclues des bénéfices sociaux en matière de transport<sup>1</sup>. Les inégalités ne se structurent donc pas simplement autour de la fracture entre riches et pauvres, mais intègrent des éléments liés à l'âge ou à la situation administrative. En zone peu dense, les inégalités sont structurées par l'accès à l'automobile et les moyens de l'employer de façon régulière, c'est-à-dire autour du critère plus classique qu'est le capital économique.

### **III.B. Des disparités sociales en matière de rapport au temps peu structurées par la mobilité**

Au sein même des zones denses, des inégalités sociales existent cependant quant à la possibilité de complexifier son quotidien. D'une part, si l'on analyse le rôle *générateur* de complexité de ces territoires, les inégalités sociales interviennent dans la mesure où tout le monde n'est pas sensible à l'offre de façon identique. Les capitaux monétaire et culturel sont discriminants. Nous avons vu l'exemple de plusieurs enquêtes pour lesquels Paris n'était aucunement une source d'activités, celles proposées étant hors de leur portée monétairement et ne correspondant pas à leurs goûts. Par extension, l'injonction à réaliser toujours plus de choses ne touche pas également toutes les populations au sein d'un territoire donné. D'autre part, des inégalités sociales demeurent inscrites dans la possibilité de saisir les opportunités offertes par l'abaissement des contraintes spatiales. Ainsi, le travail aux heures fixes des catégories socioprofessionnelles inférieures, en ôtant aux individus les marges de manœuvre sur leurs horaires, leur ôte aussi les moyens d'imbriquer leurs différentes sphères d'activités. Dans ces circonstances, la rigidification de l'emploi du temps est attribuable à des contraintes intrinsèquement temporelles et le fait que le lieu de vie abaisse les barrières spatiales n'y change rien. Dès lors, ces individus se trouvent dans une certaine mesure protégés des excès d'une flexibilité à outrance<sup>2</sup>. Ces

---

1 Les étrangers en situation irrégulière par exemple, pour qui la gratuité des transports publics a été supprimée lors du changement de majorité à la tête de la région en 2016.

2 Le développement des contrats peu qualifiés à l'heure pourrait cependant remettre en cause cet « avantage de dominés » (pour reprendre l'expression de Fortino (2005)).

disparités sociales dans la façon de percevoir et de traduire l'injonction à faire plus d'activités ne découlent donc pas d'un inégal accès aux outils de mobilité, mais aux ressources monétaires et culturelles et à la situation face à l'emploi.

Dans la plupart des cas cependant, on observe que les disparités sociales et spatiales se renforcent : les cadres, les personnes à hauts revenus et hauts niveaux de diplôme ainsi que les jeunes sont surreprésentés parmi les Parisiens. Les personnes qui ont le plus de ressources monétaires et culturelles pour complexifier leur emploi du temps, et dont les modes de vie et les représentations les y invitent le plus, sont aussi ceux qui ont les moyens de s'installer dans l'hypercentre. Qu'ils s'y installent pour le prestige qui y est associé ou pour les aménités qu'ils espèrent y trouver, emménager dans Paris met les populations déjà les plus sensibles à l'injonction à l'accélération dans un environnement où se soumettre à cette injonction sera possible et encouragé. Les individus issus de milieux moins aisés qui souhaiteraient eux aussi accéder à cette pratique temporelle auront moins de chance de pouvoir s'y installer. Ils pourront dans le meilleur des cas emménager en proche banlieue ce qui les pénalisera en termes de temps de transport par rapport aux Parisiens s'ils maintiennent leur regard tourné vers le centre de l'agglomération.

#### **IV. Rôle des outils de maîtrise des espaces-temps dans l'autonomie de l'individu**

Nous avons autant que possible évité d'employer le terme « inégalités » pour décrire les différentes façons dont les évolutions macro-sociales dans le rapport au temps se traduisaient à l'échelle quotidienne en fonction du lieu de résidence. En effet, il nous semble délicat de parler d'avantages pour les uns – ceux dont la possibilité d'avoir un rapport au temps hypermoderne serait facilitée – et d'inconvénient pour les autres.

Pour Ollivro (2000), comme pour Ascher (2004), le développement des vitesses et la multiplication des échelles de distance, rendraient l'individu plus individualisé, car ils offriraient à ce dernier la possibilité de pratiquer une combinaison de lieux qui n'est propre qu'à lui. Rosa (2010) en revanche, y voit une promesse de la modernité non tenue : si la hausse des vitesses a permis une individualisation des pratiques, elle n'a pas permis une autonomie de l'individu. Dans ce contexte, nos résultats permettent d'apporter des éléments sur : i) le rôle de l'évolution des vitesses sur la flexibilité des pratiques temporelles ; et ii) la diversification des échelles de distance comme reflet d'une plus grande autonomie de l'individu.

## IV.A. Des modes de transport qui n'ont pas de conséquence directe sur le rapport au temps

Nous avons montré que les modes de vie plus « rapides » – ou du moins, qui comprennent plus d'activités hors du domicile – des habitants de Paris par rapport à ceux résidant en Grande Couronne ne sont pas simplement dus à une densité du centre permettant des trajets plus courts en dépit de modes de transport plus lents. Plutôt, ils sont en partie la conséquence de la dépendance de la banlieue au centre, notamment en ce qui concerne les emplois et la difficulté à articuler ces deux types d'espaces à l'aide des moyens de transport existants. La possibilité pour l'individu d'évoluer continuellement au sein d'un espace générateur d'opportunités grâce à des moyens de transport adaptés à un territoire donné fait bien plus la vivacité des rythmes de vie que leur vitesse ou leur flexibilité. En matière d'organisation du temps, seule la densité continue du centre permet le saut qualitatif de la planification poussée à l'extrême à l'improvisation décrit par H. Rosa. Elle rend possible une réorganisation constante du programme d'activités au cours de la journée que la grande vitesse – qu'il n'est possible d'atteindre que sur des distances élevées et des trajets rigides (Ollivro 2000) – ne permet pas.

Ainsi détacher les modes de transport des espaces qu'ils relient et desservent et des emplois du temps des personnes qui les utilisent a pour conséquence de naturaliser leur usage et leur donner un rôle exagéré dans le mode de vie des individus. Comme l'a bien montré Dupuy (2006), la voiture n'est rien sans le « système automobile » qui l'entoure. Elle ne permet des rythmes de vie élevés que dans les espaces qui lui sont adaptés. De la même façon, la marche offre une très bonne accessibilité en zone dense, mais est un mode de transport associé à des rythmes de vie lents dans des endroits qui n'ont pas été pensés à son échelle. Ces constats ne doivent pas amener à l'excès inverse et imaginer que l'ajustement des distances à la vitesse des modes (et vice-versa) fait tout. Pour reprendre une expression de Lévy (2004), l'espace ne se réduit pas à sa métrique, mais a aussi un caractère réticulaire. Ainsi l'efficacité des modes de transport dépend des possibilités qu'ils offrent de relier une grande diversité de points entre eux, et non pas simplement pour parcourir un espace abstrait en une durée minimale.

Par conséquent, les évolutions des vitesses pratiquées au quotidien ne sont pas nécessairement à interpréter comme des outils de libération des individus ou d'abaissement des contraintes *temporelles*. Si la hausse des vitesses pratiquées au quotidien a entraîné des modifications dans les pratiques *spatiales* des individus – à

travers l'étalement urbain notamment – on peut douter qu'elle ait eu pour conséquences une hausse du rythme de vie ou une flexibilisation des moments des déplacements.

#### **IV.B. Un individu contraint au quotidien, mais doté de marges de manœuvre dans ses choix de le long terme**

Entre la maîtrise des espaces-temps qui permet de réaliser plus d'activités et la multiplication de ces dernières qui génère un mal-être, la ligne est fragile. Nous avons mis en évidence que sous certaines conditions d'offre de proximité, les pratiques de loisirs elles-mêmes pouvaient se voir réduites en temps afin de s'insérer dans le quotidien. Jusqu'où peut-on réduire le temps que l'on consacre à nos activités « libres » avant qu'elles ne perdent de leur sens ? Pour les personnes qui disposent des capitaux monétaires et culturels qui les rendent sensibles aux injonctions à en faire plus et qui ont des pratiques de mobilité inscrites dans des espaces dotés d'une offre en continu, le risque est alors soit de considérer qu'il faut sans cesse saisir les opportunités qui surgissent, soit de renoncer à tout systématiquement en se disant qu'on le fera plus tard puisque tout est accessible à tout moment. Les tactiques de gestion des espaces-temps quotidiens elles-mêmes peuvent se retourner contre l'individu si elles ne s'inscrivent pas dans un projet de vie à plus long terme orientant le rapport à adopter face aux injonctions et aux aspirations à agir<sup>3</sup>.

Plutôt que de nous arrêter au caractère unique des pratiques spatiales quotidiennes de chaque individu, nous avons décomposé – à l'aide de notre approche par les situations – chacune de ces pratiques afin de mettre en évidence les règles qui sous-tendent leurs composantes. D'une part, notre étude révèle que le nombre de degrés de liberté dont disposent les individus est relativement limité. Nous avons pu réduire la diversité du quotidien à cinq situations différentes que les individus pouvaient rencontrer et nous avons montré qu'il en découlait deux grands types de jeux sur l'espace. Une fois les buts définis, les marges de manœuvre sur les moyens sont relativement restreintes. Les contraintes liées à l'espace et au temps représentent des cadres forts, encore aujourd'hui, aux activités qu'il est possible de faire hors de chez soi.

---

3 En reprenant la distinction entre stratégie et tactique de De Certeau, Giard, et Mayol (1990), on peut dire que les tactiques induites par les contraintes du quotidien peuvent se retourner contre l'individu si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre d'une stratégie à plus long terme sur la façon de mener sa vie.

Certes, la hausse des vitesses a permis d'augmenter le choix de destinations. Cependant cela ne concerne que les activités pour lesquelles on souhaite maximiser les opportunités, activités qui ne représentent qu'une partie de nos activités quotidiennes. La hausse des vitesses n'a pas modifié le nombre de ce type d'activités qu'il est possible de faire. Elle ne modifie pas non plus le nombre de choix dont l'on dispose pour les activités qu'il est plus pertinent de réaliser à proximité de là où l'on se trouve. Nous avons même montré que pour ces dernières, les lieux où les vitesses ont augmenté sont aussi ceux où les distances ont augmenté plus encore, les rendant moins performants que les territoires où les vitesses sont faibles.

Ainsi à l'échelle du quotidien, on assiste plus à une individualisation des contraintes qu'à une plus grande liberté de choix. Or chaque problème est loin d'être individuel, il est la plupart du temps induit par les contraintes temporelles institutionnelles, et les solutions sont fréquemment communes à de nombreux individus. L'individualisation des pratiques spatio-temporelles signifie surtout que les personnes trouvent individuellement des solutions similaires à des problèmes partagés à l'échelle de la population. Pour prendre un exemple largement documenté, l'accompagnement alterné des enfants par les parents des ménages biactifs est une pratique qui émerge au sein d'une négociation interne à chaque couple parental, mais est une solution extrêmement partagée à un problème très commun.

Les jeux sur les échelles de distances qui sont inhérents à une hausse du nombre d'activités au quotidien ne représentent pas une liberté, mais une nécessité pour l'individu s'il souhaite complexifier son quotidien. Articuler différentes échelles de distances et de vitesses est ainsi moins un moyen de se défaire des contraintes collectives que le résultat de leur imposition dès lors que l'on souhaite faire plusieurs activités au cours de sa journée.

Dans ce contexte, de quelles marges de manœuvre disposent les individus ? Elles se situent en grande partie dans l'aptitude à gérer, à un horizon temporel plus long, les systèmes de contraintes au sein desquels il se trouve.

Tout d'abord, ils peuvent se soustraire à l'injonction à réaliser toujours plus d'activités. Le déménagement en zone moins dense peut parfois être une stratégie consciente en ce sens. Les personnes qui déménagent loin du centre dans l'optique d'y trouver un rythme de vie plus apaisé ont une analyse pertinente de ce à quoi elles sont confrontées. Certes elles auront des trajets légèrement plus longs, mais elles renoncent à la multitude d'offres qui génère des quotidiens plus chargés tout en donnant le sentiment de manquer de temps pour en faire encore plus. Le fait que les

personnes qui y vivent déclarent moins souvent avoir le sentiment de manquer de temps que les Parisiens, alors même qu'ils y ont tout autant accès aux moyens de télécommunications que ces derniers, souligne l'importance des activités réalisées dans l'espace physique dans l'impression que le monde s'accélère. Par conséquent, déménager dans une zone où l'offre en opportunités est plus restreinte est la version physique des stratégies de déconnexion dont les revues de bien-être font l'apologie.

Au-delà de l'optique d'un déménagement, qui est une façon radicale de limiter l'injonction à multiplier les activités, les individus disposent de marges de manœuvre temporelles. Ils hiérarchisent, consciemment ou inconsciemment, les sphères d'activités au sein desquelles ils sont engagés. Il leur est possible, sur certains créneaux, de prioriser fortement l'une ou l'autre afin de s'assurer que du temps y est consacré. Il y a donc des phénomènes de protection de la simplicité des emplois du temps lorsque l'on sent qu'une activité considérée comme importante est menacée. Certains refusent ainsi d'exploiter la multiplicité d'opportunités auxquels ils ont accès, afin de prendre le temps de réaliser les activités qui sont les plus importantes pour eux. Dans ces circonstances, les limites de l'espace et du temps auxquelles sont soumis les individus peuvent être bénéfiques dans la mesure où elles leur imposent de la planification et des formes de routinisation, qui obligent les personnes à un exercice d'explicitation de leurs priorités en amont de la situation quotidienne.

Au quotidien, l'articulation entre espace et temps exerce une pression subtile et continue qui oriente le rythme de vie des individus. Le perfectionnement des outils de réduction de la friction de l'espace ne permet pas de s'en libérer : cela ne mène qu'à générer des ressources dans une logique gestionnaire, là où les véritables marges de manœuvre de l'individu résident dans les contraintes qu'il se choisit sur le long terme.





# Bibliographie

- Aarts, H., et AP Dijksterhuis. 2000. « The automatic activation of goal-directed behaviour: The case of travel habit ». *Journal of Environmental Psychology* 20 (1): 75–82.
- Aguiléra, Anne, Marie-Hélène Massot, et Laurent Proulhac. 2010. « Travailler et se déplacer au quotidien dans une métropole. Contraintes, ressources et arbitrages des actifs franciliens ». *Sociétés contemporaines* n° 80 (4): 29-45. doi:10.3917/soco.080.0029.
- Aguiléra, Anne, et Laurent Proulhac. 2007. « Le polycentrisme en Île-de-France : quels impacts sur la mobilité ? » *Territoire en mouvement. Revue de géographie et d'aménagement*, n° 2 (avril): 15-25.
- Akrich, Madeleine. 1992. « The De-Description of Technological Objects ». In *Shaping Technology*, édité par Weibe Bijker et John Law, MIT Press, 205-24. Cambridge.
- Alexander, Bayarma, Dick Ettema, et Martin Dijst. 2010. « Fragmentation of work activity as a multi-dimensional construct and its association with ICT, employment and sociodemographic characteristics ». *Journal of Transport Geography* 18 (1): 55-64. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.05.010.
- Amar, Georges. 1993. « Pour une écologie urbaine des transports ». *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60 (septembre): 141-51.
- . 2010. *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité : éloge de la reliance*. FYP editions.
- Anttila, Timo, Tomi Oinas, et Jouko Nätti. 2009. « Predictors of time famine among Finnish employees—Work, family or leisure? » *electronic International Journal of Time Use Research* 6 (1): 73–91.
- Ascher, François. 1997. « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme ». *Les Annales de la recherche urbaine*, 113–121.
- . 2003. « L'ambition moderne de maîtrise individuelle des espaces-temps : outils et enjeux ». In *Modernité : la nouvelle carte du temps*, Editions de l'aube, 17-28. Colloque de Cerisy. Datar.
- . 2004. « Le futur au quotidien, De la fin des routines à l'individualisation des espaces-temps quotidiens ». In *L'individu hypermoderne*, par Nicole Aubert, Editions Erès, 273-90. Paris.

- . 2005. *La société hypermoderne : ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. [La Tour d'Aigues]: Éditions de l'Aube.
- Ascher, François, et Francis Godard, éd. 2003. *Modernité : la nouvelle carte du temps*. Éditions de l'Aube.
- Aubert, Nicole. 2004. *L'individu hypermoderne*. Erès.
- Aussillous, Charlotte, Vincent Baudrand, et Guillaume Lesecq. 2015. « Spécialisation des pôles d'emploi franciliens ». DRIEA Ile-de-France.
- Authier, Jean-Yves. 2006. « La question des "effets de quartier" en France. Variation contextuelles et processus de socialisation ». In *Le quartier*, édité par Jean-Yves Authier, Marie-Hélène Bacqué, et France Guérin-Pace, La Découverte, 206-16. Paris.
- Authier, Jean-Yves, Catherine Bonvalet, et Jean-Pierre Lévy. 2010. *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*. Presses Universitaires de Lyon.
- Bachiri, Nabila, et Carole Després. 2008. « Mobilité quotidienne dans la communauté métropolitaine de Québec d'adolescents résidant en territoires rurbains ». *Enfances, Familles, Générations* :, n° 8. doi:10.7202/018490ar.
- Bailly, Jean-Paul, et Édith Heurgon. 2001. *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ? Rapport du Conseil National des Transport*. La-Tour-d'Aigues: Éd. de l'Aube.
- Bauman, Zygmunt. 2002. *Le coût humain de la mondialisation*. Traduit par Alexandre Abensour. Paris: Hachette Littératures.
- Beaucire, Francis, et Matthieu Drevelle. 2013. « « Grand Paris Express » : un projet au service de la réduction des inégalités d'accessibilité entre l'Ouest et l'Est de la région urbaine de Paris ? » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* août (3): 437-60.
- Beaucire, Francis, et Thierry Saint-Gérand. 2001. « Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France ». *Géocarrefour* 76 (4): 339-47. doi:10.3406/geoca.2001.2575.
- Belton-Chevallier, Leslie, Frédéric de Coninck, et Benjamin Motte-Baumvol. 2014. « La durabilité du périurbain dépendant de l'automobile au regard des pratiques d'achat en ligne des ménages ». In *ASRDLF 2014-51ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française*.
- Belton-Chevallier, Leslie, Frédéric de Coninck, et Benjamin Motte-Baumvol. 2016. « La durabilité du périurbain dépendant de l'automobile au regard des

- pratiques d'achat en ligne des ménages ». *Géographie, économie, société* 18 (1): 141-65.
- Belton-Chevallier, Leslie, Benjamin Motte-Baumvol, Christine Belin-Munier, Guillaume Carrouet, Julie Chrétien, Laetitia Dablanc, Frédéric De Coninck, et al. 2014. « Les effets de la vente en ligne sur les inégalités territoriales d'accès au commerce. Vers un nivellement des disparités urbain-périurbain ? » Research Report. Université de Bourgogne ; IFSTTAR.
- Berger, Martine. 1999. « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France ». *Espace, populations, sociétés* 17 (2): 207-17.  
doi:10.3406/espos.1999.1886.
- . 2004. « Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ». *Espace populations sociétés*.
- Bidart, Claire. 1997. *L'amitié, un lien social*. La Découverte. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00197849>.
- Bissell, David. 2014. « Encountering Stressed Bodies: Slow Creep Transformations and Tipping Points of Commuting Mobilities ». *Geoforum* 51: 191-201.  
doi:10.1016/j.geoforum.2013.11.007.
- Bittman, Michael, et Judy Wajcman. 2000. « The Rush Hour: The Character of Leisure Time and Gender Equity ». *Social Forces* 79 (1): 165-89.  
doi:10.1093/sf/79.1.165.
- Block-Schachter, David. 2009. « The myth of the single mode man: how the mobility pass better meets actual travel demand ». Massachusetts Institute of Technology.
- Bonnet, Michel. 1997. « Temporalités étudiantes : des mobilités sans qualités ». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 77.  
[http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Bonnet\\_ARU\\_77.pdf](http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Bonnet_ARU_77.pdf).
- Boquet, Yves, et René-Paul Desse, éd. 2010. *Commerce et mobilités*. Sociétés. Dijon: Éditions universitaires de Dijon.
- Bostock, Lisa. 2001. « Pathways of Disadvantage? Walking as a Mode of Transport among Low-Income Mothers ». *Health & Social Care in the Community* 9 (1): 11-18. doi:10.1046/j.1365-2524.2001.00275.x.
- Bouffartigue, Paul, et Jacques Bouteiller. 2002. « L'érosion de la norme du temps de travail ». *Travail et emploi* 92: 43-55.
- Boulahbal, Mouna. 1995. « Le chaînage des déplacements. Interface entre activité et mobilité individuelle ». Mémoire de DEA, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - Université Paris XII.

- . 2001. « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs ». *Recherche - Transports - Sécurité* 73 (octobre): 43-63. doi:10.1016/S0761-8980(01)90039-1.
- Bourdieu, Pierre. 2002. *Questions de sociologie*. Reprise. Paris: Les Éd. de minuit.
- Bresse, Marie-Pier, Andrée Fortin, et Carole Després. 2010. « Se réinstaller après une relocalisation résidentielle involontaire : entre appréciation de son nouveau milieu et deuil de l'ancien ». *Lien social et Politiques*, n° 63: 133-41. doi:10.7202/044155ar.
- Buehler, Ralph, et Andrea Hamre. 2014. « The Multimodal Majority? Driving, Walking, Cycling, and Public Transportation Use among American Adults ». *Transportation*, octobre, 1-21. doi:10.1007/s11116-014-9556-z.
- Buhler, Thomas. 2015. *Déplacements urbains: sortir de l'orthodoxie : plaider pour une prise en compte des habitudes*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Certeau, Michel de, Luce Giard, et Pierre Mayol. 1990. *L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*. Nouv. éd. Gallimard.
- Chardonnel, Sonia. 1999. « Emploi du temps et de l'espace. Pratique des populations d'une station touristique de montagne ». Université Joseph Fourier – Grenoble I.
- Chatirichvili, Irène. 2015. « Les trajets piétons d'accès aux transports en commun, le cas de l'Île-de-France. Pratiques, déterminants, perceptions. » Rapport du cours Outils pour l'analyse des comportements de mobilité.
- Chauvel, Louis. 2001. « Le retour des classes sociales ? » *Revue de l'OFCE* no 79 (4): 315-59.
- Chevalier, Sophie. 2007. « « Faire ses courses » en voisin ». *Métropoles*, n° 1 (février). <http://metropoles.revues.org/107>.
- Choplin, Armelle, et Matthieu Delage. 2011. « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négocier ». *Cybergeo : European Journal of Geography*, juillet. doi:10.4000/cybergeo.23840.
- Clarke, MI, MC Dix, PM Jones, et IG Heggie. 1981. « Some recent developments in activity-travel analysis and modeling ». *Transportation Research Record*, n° 794.
- Commenges, Hadrien. 2013. « L' invention de la mobilité quotidienne : aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports ». Paris 7.

- Costes, Nicolas, Pierre Kopp, et Rémy Prud'homme. 2009. « Politique parisienne des transports et accessibilité des emplois en Île-de-France : le coût régional d'une politique locale ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* juillet (3): 427-48.
- . 2010. « Politique parisienne des transports et accessibilité des emplois en Île-de-France : le coût régional d'une politique locale ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* juillet (3): 427-48.
- Couclelis, Helen. 2004. « Pizza over the Internet: e-commerce, the fragmentation of activity and the tyranny of the region ». *Entrepreneurship & Regional Development* 16 (1): 41-54.
- Coulangeon, Philippe, Pierre-Michel Menger, et Ionela Roharik. 2002. « Les loisirs des actifs : un reflet de la stratification sociale ». *Economie et statistique* 352 (1): 39-55. doi:10.3406/estat.2002.7392.
- Coutard, Olivier, Gabriel Dupuy, et Sylvie Fol. 2002. « La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile ? » *Espaces et sociétés* 108 (1): 155-76.
- Crozet, Yves. 2003. « Le temps et les transports de voyageurs ». In *Le temps et les transports*, 27-70. Paris: Service des Publications de l'OCDE.
- . 2007. « Transports et mobilité durable en Ile-de-France : enjeux et issues ». *Pouvoirs locaux* II (73).
- Crozet, Yves, et Irragaël Joly. 2004. « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare » ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport* 45: 27-48.
- Currie, Graham, et Alexa Delbosc. 2011. « Exploring the trip chaining behaviour of public transport users in Melbourne ». *Transport Policy* 18 (1): 204-10. doi:10.1016/j.tranpol.2010.08.003.
- Degenne, Alain, et Marie-Odile Lebeaux. 2003. « Le temps des loisirs, le cycle de vie et ses contraintes ». In *Regards croisés sur les pratiques culturelles*, édité par Olivier Donnat, 85-105. Questions de culture. Paris: Documentation française.
- Degenne, Alain, Marie-Odile Lebeaux, et Catherine Marry. 2002. « Les usages du temps : cumuls d'activités et rythmes de vie ». *Economie et statistique*, n° 352-353.
- Devaux, Julian, et Nicolas Oppenheim. 2012. « La mobilité des adolescents: une pratique socialisée et socialisante ». *Metropolitiques. eu*.

- Devetter, François-Xavier, et Frédéric de Coninck. 2012. « Une transformation des temps de travail ». *Temporalités. Revue de sciences sociales et humaines*, n° 16 (décembre). <http://temporalites.revues.org/2304>.
- Dewey, John. 1998. *The essential Dewey*. Édité par Larry A. Hickman et Thomas M. Alexander. Bloomington: Indiana University Press.
- Diana, Marco, et Patricia L Mokhtarian. 2009. « Desire to change one's multimodality and its relationship to the use of different transport means ». *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 12 (2): 107–119.
- Dijst, Martin, et Velibor Vidakovic. 2000. « Travel Time Ratio: The Key Factor of Spatial Reach ». *Transportation* 27 (2): 179-99. doi:10.1023/A:1005293330869.
- Dodier, Rodolphe. 2007. « Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives ». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 102: 31-39.
- Donnat, Olivier. 2009. *Les pratiques culturelles des Français à l'ère numérique: enquête 2008*. Paris: Découverte ; Ministère de la culture et de la communication.
- DRIEA Île-de-France. 2011. « Evolution du parc des deux-roues motorisés ». avril 21. <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/evolution-du-parc-des-deux-roues-motorises-a1522.html>.
- . 2014. « Accidentologie deux-roues motorisés en Île-de-France ». juin 4. <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/accidentologie-deux-roues-motorises-en-ile-de-a1519.html>.
- Dupuy, Gabriel. 2006. *La dépendance à l'égard de l'automobile*. La Documentation Française.
- Elias, Norbert. 1996. *Du temps*. Traduit par Michèle Hulin. Paris: Fayard.
- Ellegård, Kajsa. 1999. « A Time-Geographical Approach to the Study of Everyday Life of Individuals – a Challenge of Complexity ». *GeoJournal* 48 (3): 167-75. doi:10.1023/A:1007071407502.
- Fichelet, Raymond, Monique Fichelet, et Nicole May. 1970. *Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport*. SERES.
- Flamm, Michael. 2003. « Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport ». Lausanne: EPFL. <http://library.epfl.ch/theses/?nr=2897&fmt=full>.

- Fol, Sylvie. 2005. « Mobilité des pauvres et rapports au territoire ». Mémoire pour l'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne.
- . 2010. « Encouragement ou injonction à la mobilité ? » *Revue Projet*, n° 314 (janvier): 52-58.
- Fol, Sylvie, et Caroline Gallez. 2013. « Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville ». In *Actes*. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00780292>.
- Fornel, Michel de, et Louis Quéré, éd. 1999. *La logique des situations: nouveaux regards sur l'écologie des activités sociales*. Raisons pratiques 10. Paris: Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.
- Fortin, Andrée, et Carole Després. 2009. « Le choix du périurbain à Québec. Nature et biographie résidentielle ». *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 5 (décembre). doi:10.4000/articulo.1416.
- Fortino, Sabine. 2005. « Rapports sociaux de sexe et classes sociales ». In *Le retour des classes sociales. Inégalités, dominations, conflits*, édité par Paul Bouffartigue, La Dispute, 122–145. Paris.
- Franke, S, et C Maertins. 2005. « Die unentdeckte Spezies der Multimodalen: Ein neues Kundenpotenzial für den ÖPNV ». *Öffentliche Mobilität: Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 216–238.
- Fusulier, Bernard. 2011. « Le concept d'ethos. » *Recherches sociologiques et anthropologiques*, n° 42-1 (août): 97-109. doi:10.4000/rsa.661.
- Fyhri, Aslak, Randi Hjorthol, Roger L. Mackett, Trine Nordgaard Fotel, et Marketta Kyttä. 2011. « Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures ». *Transport Policy* 18 (5): 703-10. doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.005.
- Garhammer, Manfred. 2002. « Pace of Life and Enjoyment of Life ». *Journal of Happiness Studies* 3 (3): 217-56. doi:10.1023/A:1020676100938.
- Genre-Grandpierre, Cyrille. 2007. « L'accessibilité aux commerces dans l'aire de vie avignonnaise ». *Espace populations sociétés*, n° 2007/2-3: 421-32. doi:10.4000/eps.3266.
- Geurs, Karst T., et Bert van Wee. 2004. « Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions ». *Journal of Transport Geography* 12 (2): 127-40. doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.



- Giddens, Anthony. 1994. *Les conséquences de la modernité*. L'Harmattan. Paris, France.
- Glorieux, Ignace, Ilse Laurijssen, Joeri Minnen, et Theun Pieter van Tienoven. 2010. « In Search of the Harried Leisure Class in Contemporary Society: Time-Use Surveys and Patterns of Leisure Time Consumption ». *Journal of Consumer Policy* 33 (2): 163-81. doi:10.1007/s10603-010-9124-7.
- Godard, Francis. 2003. « Une éthique du temps : à la recherche du bon tempo ». In *Modernité : la nouvelle carte du temps*, par François Ascher et Francis Godard, Editions de l'Aube, 29-39.
- Goodin, Robert E., James Mahmud Rice, Michael Bittman, et Peter Saunders. 2005. « The Time-Pressure Illusion: Discretionary Time vs. Free Time ». *Social Indicators Research* 73 (1): 43-70. doi:10.1007/s11205-004-4642-9.
- Gorton, William A. 2012. *Karl Popper and the Social Sciences*. SUNY Press.
- Goyon, Marie, et Nathalie Ortar. 2009. « Désir de maison à l'aune du parcours résidentiel. Quelle promotion sociale dans le périurbain ? » *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 5 (décembre). doi:10.4000/articulo.1427.
- Grafmeyer, Yves. 1994. *Sociologie urbaine*. 128. Paris: Nathan.
- Gronau, Reuben, et Daniel S Hamermesh. 2001. « The demand for variety: A household production perspective ». National bureau of economic research.
- Guillot, Caroline. 2010. « Constitution et transformation du rapport au temps des individus. L'analyse des dimensions réflexives de la conduite de vie. » Thèse de doctorat, PRES Université Paris-Est.
- Guillot, Caroline, et Hélène Delahaye. 2010. « Trois formes de "routines" au coeur de la (re)synchronisation des temps sociaux ». In *Mobilité et modes de vie métropolitains*, édité par Marie-Hélène Massot, L'oeil d'or, 263-78. Paris.
- Haddon, Leslie. 2003. « Domestication and mobile telephony ». In *Machines that become us: The social context of personal communication technology*, édité par James Everett Katz, Transaction Publishers, 43-55.
- Hägerstrand, Torsten. 1970. « What about people in Regional Science? » *Papers of the Regional Science Association* 24 (6): 7-21.
- Hani, Mohamed. 2009. « Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles. » *Géocarrefour* Vol. 84 (1): 113-21.
- Hassan, Robert. 2010. « Social Acceleration and the Network Effect: A Defence of Social 'science Fiction' and Network Determinism ». *The British Journal of Sociology* 61 (2): 356-74. doi:10.1111/j.1468-4446.2010.01316.x.

- Hedström, Peter, Richard Swedberg, et Lars Udéhn. 1998. « Popper's Situational Analysis and Contemporary Sociology ». *Philosophy of the Social Sciences* 28 (3): 339-64. doi:10.1177/004839319802800302.
- Hensher, David A., et April J. Reyes. 2000. « Trip Chaining as a Barrier to the Propensity to Use Public Transport ». *Transportation* 27 (4): 341-61.
- Hess, Paul, Anne Moudon, Mary Snyder, et Kiril Stanilov. 1999. « Site Design and Pedestrian Travel ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1674 (janvier): 9-19. doi:10.3141/1674-02.
- Hivert, Laurent, P. Ottmann, Z. Krakutovski, Diego Legros, B. Chlond, Jean-Loup Madre, et D. Zumkeller. 2008. « Multimodalité et tendances démographiques : les changements démographiques et leurs impacts sur l'utilisation des modes, CADMIUM : Comparative Analysis of Demographic Modifications and Impact on the longitudinal Use of Modes ». Rapport de Recherche DEUFRAKO-PREDIT 3/GO1.
- Hjorthol, Randi J. 2008. « The Mobile Phone as a Tool in Family Life: Impact on Planning of Everyday Activities and Car Use ». *Transport Reviews* 28 (3): 303-20.
- Hörning, Karl H., Daniela Ahrens, et Anette Gerhard. 1999. « Do Technologies Have Time? New Practices of Time and the Transformation of Communication Technologies ». *Time & Society* 8 (2-3): 293-308.
- Joas, Hans. 1999. *La créativité de l'agir*. Paris: Ed. du Cerf.
- Jouët, Josiane. 2000. « Retour critique sur la sociologie des usages ». *Réseaux* 18 (100): 487-521. doi:10.3406/reso.2000.2235.
- Jouffe, Yves. 2007. « Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité ». Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Juan. 1996. « Sentiers du quotidien (Les) ». 110. Traduit par ORAIN, POIRIER, et POLTORAK. RATP.
- Juan, Salvador, Anne Largo-Poirier, Hélène Orain, et Jean-François Poltorak. 1997. *Les Sentiers du quotidien: rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*. Editions L'Harmattan.
- Katz-Gerro, Tally, et Oriel Sullivan. 2010. « Voracious Cultural Consumption The Intertwining of Gender and Social Status ». *Time & Society* 19 (2): 193-219. doi:10.1177/0961463X09354422.
- Kaufmann, Jean-Claude. 2007. « Individu et réflexivité ». In *L'individu social*, édité par Monique Hirschhorn, Les Presses de l'Université de Laval, 57-69.

- . 2010. *La trame conjugale : Analyse du couple par son linge*. Paris: Pocket.
- . 2011. *L'entretien compréhensif*. 3e édition. Armand Colin.
- Kaufmann, Vincent. 2000. *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- . 2002. « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? » *Recherche - Transports - Sécurité* 75 (juillet): 131-43. doi:10.1016/S0761-8980(02)00015-8.
- . 2005. « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? » *Cahiers internationaux de sociologie* n° 118 (1): 119-35. doi:10.3917/cis.118.0119.
- Kaufmann, Vincent, et Éric D. Widmer. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles ». *Espaces et sociétés*, n° 120-121: 199-217.
- Kirsh, David. 1999. « L'utilisation intelligente de l'espace ». In *La logique des situations*, 227-60. Raisons pratiques. Paris: Editions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.
- Koenig, Gérard. 1974. « Théorie économique de l'accessibilité urbaine ». *Revue économique* 25 (2): 275-97. doi:10.2307/3500570.
- Korsu, Emre, et Sandrine Wenglenski. 2010. « Job Accessibility, Residential Segregation and Risk of Long-Term Unemployment in the Paris Region ». *Urban Studies* 47 (11): 2279-2324. doi:10.1177/0042098009357962.
- Kuhnimhof, Tobias, Bastian Chlond, et Stefan von der Ruhren. 2006. « Users of Transport Modes and Multimodal Travel Behavior Steps Toward Understanding Travelers' Options and Choices ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1985 (janvier): 40-48. doi:10.3141/1985-05.
- Kwan, Mei-Po. 1999. « Gender and Individual Access to Urban Opportunities: A Study Using Space-Time Measures ». *The Professional Geographer* 51 (2): 211-27. doi:10.1111/0033-0124.00158.
- « La mobilité des séniors ». 2013. Fiches thématiques par profil 19. EGT 2010. OMNIL-STIF-DRIEA.
- Lahire, Bernard. 2011. *L'homme pluriel: Les ressorts de l'action*. Paris: Fayard/Pluriel.

- Lanzaro, Marie. 2014. *Sortir de l'hébergement d'insertion vers un logement social en Ile-de-France : des trajectoires de relogement, entre émancipation et contraintes*. Paris Est.
- Le Breton, Eric. 2004. « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire ». In *Transports, pauvretés, exclusions*, Editions de l'Aube.
- Lebrun, Nicolas. 2004. « Les distorsions temporelles des déplacements pour achats : proximités et formes marchandes ». In *Temps des courses, course des temps*, par Jean-Pierre Bondue, 175-81. Lille: USTL.
- Lefauconnier, Amélie, et Eric Gantelet. 2005. « Le temps de recherche d'une place de stationnement ». Prédit. ADEME SARECO.
- Lenz, Barbara, et Claudia Nobis. 2007. « The changing allocation of activities in space and time by the use of ICT—"Fragmentation" as a new concept and empirical results ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 41 (2): 190-204. doi:10.1016/j.tra.2006.03.004.
- Lévy, Jacques. 2004. « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité ». In *Les sens du mouvement : Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Belin, 157-69.
- L'Horty, Yannick, et Florent Sari. 2013. « Le Grand Paris de l'emploi : l'extension des infrastructures de transport peut-elle avoir des effets positifs sur le chômage local ? » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* août (3): 461-89.
- Linder, Staffan Burenstam. 1970. *The hurried leisure class*. Columbia University Press New York.
- Lo, Ria Hutabarat. 2009. « Walkability: what is it? » *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 2 (2): 145-66. doi:10.1080/17549170903092867.
- Marenco, Claudine. 2004. « Le temps des courses en milieu rural : grande surface et commerce traditionnel dans un canton du nivernais ». In *Temps des courses, course des temps*, 333-39. Lille: USTL.
- Maresca, Bruno. 2003. « L'intensité de la consommation culturelle, signe d'urbanité ». In *Regards croisés sur les pratiques culturelles*, édité par Olivier Donnat, 129-49. Questions de culture. Paris: Documentation française.
- Marzloff, Bruno. 2005. *Mobilités: trajectoires fluides*. La Tour-d'Aigues (Vaucluse); Lyon: Ed. de l'Aube ; CERTU.
- Massot, Marie-Hélène. 1996. « La multimodalité automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations ». *Recherche, transports, sécurité*, n° 50: 3-16.

- . 1997. « L'usage du téléphone au cours des déplacements ». *Recherche, transports, sécurité*, n° 56 (septembre): 77-86.
- Massot, Marie-Hélène, et Jimmy Armoogum. 2003. « Speed and Car Traffic Regulation in Urban Areas ». *IATSS Research* 27 (2): 46-55.
- Massot, Marie-Hélène, Jimmy Armoogum, Patrick Bonnel, et David Caubel. 2005. « Une ville sans voiture : utopie ? » In *Les villes ont-elles achevé leur transition ? Actes des Seizièmes Entretiens Jacques Cartier ; Lyon ; 2 - 3 déc. 2003*, édité par Mignot Dominique (Eds.) Aguiléra Anne MADRE Jean-Loup, 317-42. Coll. Actes INRETS ; n° 99, 5ème partie : Le nouveau couple ville-transports. INRETS ; Lavoisier.
- Massot, Marie-Hélène, Bruno Monjaret, et Marie-Astrid Kalfon. 1997. « Automobile et transport public : complémentarités modales des pratiques de déplacement dans la zone d'influence de la RATP ». Mission Prospective et Recherches Sociétales 117. RATP - Département du développement.
- Massot, Marie-Hélène, et Jean-Pierre Orfeuill. 2008. « Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines ». In *3ème rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, 20-51. Grenoble: Ed. du Certu.
- Massot, Marie-Hélène, et Laurent Proulhac. 2010. « Modes de vie et mobilités des actifs franciliens : le clivage par les temps d'accès au travail ». In *Mobilité et modes de vie métropolitains*, édité par Marie-Hélène Massot (Dir.). L'oeil d'or, Paris.
- Massot, Marie-Hélène, et Joël Zaffran. 2007. « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens ». *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2007/2-3 (décembre): 227-41. doi:10.4000/eps.2133.
- Mattingly, Marybeth J., et Suzanne M. Blanchi. 2003. « Gender Differences in the Quantity and Quality of Free Time: The U.S. Experience ». *Social Forces* 81 (3): 999-1030. doi:10.1353/sof.2003.0036.
- McDermid, Douglas. 2008. *The Varieties of Pragmatism*. A&C Black.
- McGuckin, Nancy, Johanna Zmud, et Yukiko Nakamoto. 2005. « Trip-chaining trends in the United States: understanding travel behavior for policy making ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1917 (1): 199-204.
- Mead, George Herbert. 1972. *Philosophy of the Act*. Édité par Charles W. Morris. Chicago, Ill.: University of Chicago Press.
- Mead, George Herbert, Gert J. J. Biesta, et Daniel Trohler. 2015. *Philosophy of Education*. Routledge.

- Mendras, Henri. 1994. *La Seconde Révolution française, 1965-1984*. Paris: Folio.
- Michaud, Véronique. 2008. « La marche au cœur des mobilités : Une démarche innovante ». Résultats du programme de recherche prospective sur la marche urbaine. Paris: RATP Délégation générale Innovation et développement durable.
- Minvielle, Erwann. 2000. « “Boucle de déplacements” : le domicile au coeur de la mobilité quotidienne ». *Transports Urbains*, n° 102 (mars).
- Mokhtarian, Patricia L., et Cynthia Chen. 2004. « TTB or Not TTB, That Is the Question: A Review and Analysis of the Empirical Literature on Travel Time (and Money) Budgets ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 38 (9-10): 643-75. doi:10.1016/j.tra.2003.12.004.
- Montulet, Bertrand. 2005. « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités ». *Cahiers internationaux de sociologie* n° 118 (1): 137-59. doi:10.3917/cis.118.0137.
- Montulet, Bertrand, Michel Hubert, et Philippe Huynen. 2007. *Être mobile : Vecus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*. Facultés universitaires Saint-Louis. Bruxelles.
- Morel-Brochet, Annabelle. 2007. « À la recherche des spécificités du mode d’habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes ». *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 205 (décembre): 23-35. doi:10.4000/norois.1237.
- Motte-Baumvol, Benjamin, Leslie Belton-Chevallier, et Richard G. Shearmur. 2011. « Différences de genre et formes de dépendances des conjoints biactifs dans l’accompagnement des enfants ». *Géographie, économie, société* 13 (2): 189-206.
- Motte-Baumvol, Benjamin, Olivier Bonin, et Leslie Belton-Chevallier. 2015. « Who Escort Children: Mum or Dad? Exploring Gender Differences in Escorting Mobility among Parisian Dual-Earner Couples ». *Transportation*, juin, 1-19. doi:10.1007/s11116-015-9630-1.
- Munch, Emmanuel. 2014. « L’harmonisation des horaires de travail : en finir avec l’heure de pointe ? - Métropolitiques ». *Métropolitiques*, janvier. <http://www.metropolitiques.eu/L-harmonisation-des-horaires-de.html>.
- Nobis, Claudia. 2007. « Multimodality: Facets and Causes of Sustainable Mobility Behavior ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2010 (janvier): 35-44. doi:10.3141/2010-05.
- Ollivro, J. 2000. *L’homme à toute vitesses. De la lenteur homogène a la rapidité différenciée*. Rennes: PU Rennes.

- Oppenheim, Nicolas. 2011. « Mobilité quotidienne, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de Zones Urbaines Sensibles ». Université Paris Est.
- Orfeuill, Jean-Pierre. 2004. *Transports, pauvretés, exclusions*. Éd. de l'Aube.
- Orfeuill, Jean-Pierre, et Marie-Hélène Massot. 2005. « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Cahiers internationaux de sociologie* n° 118 (1): 81-100. doi:10.3917/cis.118.0081.
- Ortar, Nathalie. 2008. « Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines ». *Métropoles*, n° 3 (juin). <http://metropoles.revues.org/1642>.
- Ory, D, et P Mokhtarian. 2005. « When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39 (2-3): 97-123. doi:10.1016/j.tra.2004.09.006.
- Padeiro, Miguel. 2010. « Mesurer le centre au-delà du centre : l'élargissement de Paris au-delà du métro ». In *Mobilités et modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien*, édité par Marie-Hélène Massot, 41-53. Paris: Éditions L'OEil d'Or.
- Parsons, Talcott. 1968. *The Structure of Social Action: Vol N° 1-Vol N° 2*. Free Press Collier-Macmillan.
- Perrot, Martynne. 2009. *Faire ses courses*. Un ordre d'idées. Paris: Stock.
- Petit, Jérôme. 2003. « Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains ». *Les Cahiers scientifiques du transport* 43: 35-58.
- Pinçon, Michel, et Monique Pinçon-Charlot. 1992. *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*. Documents Payot. Paris: Payot.
- Popper, Karl. 2013. *The Poverty of Historicism*. Routledge.
- Popper, Karl, Alan Ryan, et Ernst Gombrich. 2013. *The Open Society and Its Enemies*. New One-Volume edition with a New introduction by Alan Ryan and an essay by E. H. Gombrich edition. Princeton: Princeton University Press.
- Prédali, Frédérique. 2005. « Les pratiques de mobilité des mères en Ile-de-France ». *Networks and communication studies* 19 (3-4).
- Primerano, Frank, Michael A.P. Taylor, Ladda Pitaksringkarn, et Peter Tisato. 2008. « Defining and Understanding Trip Chaining Behaviour ». *Transportation* 35 (1): 55-72. doi:10.1007/s11116-007-9134-8.

- Purvis, Charles, Miguel Iglesias, et Victoria Eisen. 1996. « Incorporating Work Trip Accessibility in Nonwork Trip Generation Models in San Francisco Bay Area ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1556 (janvier): 37-45. doi:10.3141/1556-06.
- RATP. 1997. « Etude des boucles de déplacements et de leurs évolutions depuis 1976 ». Paris: Département du développement.
- Richer, Cyprien, Joël Meissonnier, et Mathieu Rabaud. 2016. « Quelle(s) intermodalité(s) dans les mobilités quotidiennes ? », 261-88.
- Richer, Cyprien, Mathieu Rabaud, et Arnaud Lannoy. 2015. « L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France », 131-42.
- Rocci, Anaïs. 2007. « De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale. » Université Paris 5 - René Descartes.
- Rosa, Hartmut. 2010. *Accélération une critique sociale du temps*. Traduit par Didier Renault. Paris: La Découverte.
- Scheiner, Joachim, et Christian Holz-Rau. 2013. « Changes in Travel Mode Use after Residential Relocation: A Contribution to Mobility Biographies ». *Transportation* 40 (2): 431-58. doi:10.1007/s11116-012-9417-6.
- Schwanen, Tim. 2008. « Struggling with Time: Investigating Coupling Constraints ». *Transport Reviews* 28 (3): 337-56.
- Schwanen, Tim, et Martin Dijst. 2002. « Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 36 (7): 573-92. doi:10.1016/S0965-8564(01)00023-4.
- Schwanen, Tim, Mei-Po Kwan, et Fang Ren. 2008. « How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities ». *Geoforum* 39 (6): 2109-21. doi:10.1016/j.geoforum.2008.09.002.
- Simmel, Georges. 1984. « Métropoles et mentalité ». In *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Aubier.
- Simon, Gwendal. 2011. « Entre marche et métro, les mouvements intra-urbains des touristes sous le prisme de l'« adhérence » à Paris et en Île-de-France ». *Recherche Transports Sécurité* 28 (1): 25-32. doi:10.1007/s13547-011-0025-1.



- Singly, François de. 2002. « La «liberté de circulation» : un droit aussi de la jeunesse ». *Recherches et Prévisions* 67 (1): 21-36.  
doi:10.3406/caf.2002.1002.
- . 2005. « L'individualisme est un humanisme ». *Paris: Aube*.
- Solard, Gwennaël. 2010. « Le commerce de proximité ». 1292. INSEE Première.  
<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1292/ip1292.pdf>.
- Southerton, Dale. 2003. « 'Squeezing Time' Allocating Practices, Coordinating Networks and Scheduling Society ». *Time & Society* 12 (1): 5-25.  
doi:10.1177/0961463X03012001001.
- . 2006. « Analysing the Temporal Organization of Daily Life: Social Constraints, Practices and Their Allocation ». *Sociology* 40 (3): 435-54.  
doi:10.1177/0038038506063668.
- Southerton, Dale, et Mark Tomlinson. 2005. « 'Pressed for Time' – the Differential Impacts of a 'time Squeeze' ». *The Sociological Review* 53 (2): 215–239.  
doi:10.1111/j.1467-954X.2005.00511.x.
- Srinivasan, Sumeeta, et Joseph Ferreira. 2002. « Travel behavior at the household level: understanding linkages with residential choice ». *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 7 (3): 225-42.  
doi:10.1016/S1361-9209(01)00021-9.
- Strathman, James G., Kenneth J. Dueker, et Judy S. Davis. 1994. « Effects of Household Structure and Selected Travel Characteristics on Trip Chaining ». *Transportation* 21 (1): 23-45. doi:10.1007/BF01119633.
- Sullivan, Oriel. 2007. « Cultural voraciousness- A new measure of the pace of leisure in a context of 'harriedness' ». *electronic International Journal of Time Use Research* 4 (1): 30–46.
- . 2008. « Busyness, Status Distinction and Consumption Strategies of the Income Rich, Time Poor ». *Time & Society* 17 (1): 5-26.  
doi:10.1177/0961463X07086307.
- Terral, Laurent, et Miguel Padeiro. 2013. « La centralité d'affaires parisienne face au desserrement des emplois. Un examen par le biais de la localisation d'activités « témoins » (1993-2008) ». *Géographie, économie, société* 15 (3): 205-37.
- Thévenin, Thomas, Sonia Chardonnel, et Élodie Cochey. 2007. « Explorer les temporalités urbaines de l'agglomération de Dijon ». *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2007/2-3 (décembre): 179-90.  
doi:10.4000/eps.2069.

- Thomas, William Isaac. 1938. *The Child in America*. Рипол Классик.
- . 1990. « Définir la situation ». Y. Grafmeyer & I. Joseph (Éds.). *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Aubier.
- Tillberg-Mattsson, Karin. 2002. « Children's (In)dependent Mobility and Parents' Chauffeuring in the Town and the Countryside ». *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 93 (4): 443-53. doi:10.1111/1467-9663.00215.
- Valentine, Gill, et John McKendrick. 1997. « Children's outdoor play: Exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood ». *Geoforum* 28 (2): 219-35. doi:10.1016/S0016-7185(97)00010-9.
- Vande Walle, Stefaan, et Therese Steenberghen. 2006. « Space and time related determinants of public transport use in trip chains ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (2): 151-62. doi:10.1016/j.tra.2005.05.001.
- Vij, Akshay, André Carrel, et Joan L Walker. 2011. « Capturing modality styles using behavioral mixture models and longitudinal data ». In *2nd International Choice Modelling Conference, Leeds*.
- Vilhelmson, Bertil. 1999. « Daily Mobility and the Use of Time for Different Activities. The Case of Sweden ». *GeoJournal* 48 (3): 177-85. doi:10.1023/A:1007075524340.
- Vincent, Stéphanie. 2008. « Les "altermobilités" : analyse d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? » Université Paris 5 - René Descartes.
- Vincent, Stéphanie, Gil Viry, et Vincent Kaufmann. 2010. « Carrières académiques: comment concilier mobilités spatiales et vie de famille ». *Revue Synergies. Pays Riverains de la Baltique. Revue du GERFLINT* 7: 77-94.
- Vincent-Geslin, Stéphanie. 2012. « Des racines et des ailes ». *SociologieS*, mai. <http://sociologies.revues.org/3945>.
- Wajcman, Judy. 2008. « Life in the Fast Lane? Towards a Sociology of Technology and Time ». *The British Journal of Sociology* 59 (1): 59-77. doi:10.1111/j.1468-4446.2007.00182.x.
- . 2010. « Further Reflections on the Sociology of Technology and Time: A Response to Hassan ». *The British Journal of Sociology* 61 (2): 375-81. doi:10.1111/j.1468-4446.2010.01317.x.
- Weber, Joe, et Mei-Po Kwan. 2002. « Bringing Time Back In: A Study on the Influence of Travel Time Variations and Facility Opening Hours on

- Individual Accessibility ». *The Professional Geographer* 54 (2): 226-40.  
doi:10.1111/0033-0124.00328.
- Wee, Bert van, Piet Rietveld, et Henk Meurs. 2006. « Is Average Daily Travel Time Expenditure Constant? In Search of Explanations for an Increase in Average Travel Time ». *Journal of Transport Geography* 14 (2): 109-22.  
doi:10.1016/j.jtrangeo.2005.06.003.
- Weil, Thierry. 2000. *Invitation à la lecture de James March: réflexions sur les processus de décision, d'apprentissage et de changement dans les organisations*. Presses des MINES.
- Wenglenski, Sandrine. 2004. « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* octobre (4): 539-50.
- . 2006. « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien ». *Cahiers Scientifiques du Transport* 49 (2006): 103–127.
- Wenglenski, Sandrine, et Jean-Pierre Orfeuil. 2004. « Differences in Accessibility to the Job Market According to Social Status and Place of Residence in the Paris Area ». *Built Environment* 30 (2): 116-26. doi:10.2148/benv.30.2.116.54309.
- Yeh, Chao-Fu. 2009. « Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles - Les cas de Paris, Shanghai et Taipei ». Institut d'Urbanisme de Paris.
- Yeung, Jennifer, Scott Wearing, et Andrew P. Hills. 2008. « Child transport practices and perceived barriers in active commuting to school ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 42 (6): 895-900.  
doi:10.1016/j.tra.2007.12.007.
- Zahavi, Yacov. 1974. « Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas ». U.S. Department of Transportation. /view.aspx?id=21195.

# Annexes

## I.A. Outils pour l'entretien semi-directif

### I.A.1 Corpus de thèse

#### I.A.1.1 *Guide d'entretien*

Bonjour,

Je suis en thèse et je m'intéresse aux mobilités quotidiennes des individus, aux rapports entre modes de vie et modes de transports utilisés, sachant que j'inclus la marche comme un mode de transport. Le but de cet entretien est de comprendre comment s'organise votre vie quotidienne, l'espace géographique que vous parcourez, et par quels moyens vous vous déplacez. L'intérêt est de vous laisser vous exprimer aussi librement que vous le souhaitez. N'hésitez pas à raconter tout ce qui vous passe par la tête, il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, et ce qui peut vous paraître non pertinent peut être intéressant pour moi. Vos impressions, vos opinions et votre ressenti sont des éléments aussi importants que les récits factuels. Si vous l'acceptez, cet entretien sera enregistré, car cela m'évite de prendre en note tout ce que vous racontez. Il se peut que j'utilise des extraits de cet entretien dans ma thèse ou dans des articles. Si c'est le cas, je modifierai vos noms et prénoms, et si nécessaire certains détails vous concernant afin de garantir votre anonymat.

#### **I/Introduction**

1. Pour se lancer, j'aimerais bien que vous vous présentiez : qui vous êtes, ce que vous faites, votre situation familiale, et enfin, puisqu'on va parler de ça après, que vous récapituliez les modes de transports que vous avez à proximité de chez vous et dans quelles circonstances vous les utilisez... *Voir lesquels leur viennent le plus rapidement à l'esprit, éventuellement récupérer des situations rares où les utilisent. Savoir à quelle distance de chez eux se trouvent et à quelle fréquence passent pour TC, où peuvent les garer pour les transports individuels (VP, mais aussi vélo ou scooter), quand sont accessibles pour trucs en libre service.*

- a) est-ce que vous avez le permis ?
- b) est-ce que vous avez une voiture de fonction ?
- c) est-ce qu'il vous arrive de louer des véhicules ou d'en emprunter à des voisins ?
- d) Si a voiture/vélo : où les gare ?

## II/Organisation quotidienne et déplacements

2. Pour commencer, j'aimerais que vous me racontiez la semaine qui vient de s'écouler. Je vous ai envoyé un semainier pour que ça serve d'aide-mémoire si besoin est. J'aimerais que vous preniez le temps de m'indiquer les endroits où vous êtes allés lorsque vous vous êtes déplacé, comment vous vous y êtes rendu, le temps que ça vous a pris, éventuellement si vous avez hésité sur comment vous y rendre, etc.

- a) *Puis élargi, en profiter pour récupérer les obligations organisationnelles :*
  - 1) *si enfants :* Qui va chercher les enfants le matin, qui va les récupérer le soir, comment fait quand sont en période de vacances ?
  - 2) Quand allez-vous faire les courses ?
  - 3) Comment est-ce que ça s'est passé la dernière fois que vous avez acheté du pain/des cigarettes,... ?
  - 4) Quand allez-vous chez le coiffeur ?
  - 5) Comment faites-vous quand vous devez aller chez le médecin ?
- b) *Insister sur les enchaînements des déplacements/des modes : est-ce que savaient d'avance qu'allaient trouver leur mode à tel endroit, est-ce qu'avaient choisi d'avance comment ils allaient se déplacer ? Insister aussi sur les activités : lesquelles sont prévues, lesquelles s'improvisent au cours de la journée/semaine, en fonction de quoi s'agencent ? Leur arrive-t-il de changer une activité/son heure/son lieu en raison du transport, leur arrive-t-il de changer le transport en raison de l'activité/son heure/son lieu ?*
  - 1) Allez-vous toujours à tel endroit par le même chemin/même mode ? Dans quelles circonstances avez-vous découvert ce chemin ?
  - 2) Est-ce que vous repérez à l'avance vos déplacements sur des plans ?
  - 3) Est-ce que vous utilisez des cartes, plans, un smartphone quand vous vous déplacez ?
- c) Généralement, vous diriez que le matin vous savez déjà quelles activités vous allez faire dans la journée ?
- d) Est-ce que vous savez comment vous allez vous y rendre ?
  - 1) Est-ce qu'il vous arrive de changer de mode/chemin prévu en cours de journée ? Vous pourriez me donner des exemples ?
  - 2) Et s'il fait mauvais, est-ce que ça change quelque chose ?

3. *Zooms sur différents éléments de loisirs/horaires décalés :*

- a) Vous m'avez parlé d'un weekend, est-ce que vous sortez beaucoup de chez vous le weekend en général ?

- 1) Qu'est-ce que vous les prévoyez à l'avance ?
  - 2) Y a-t-il des modes de transport que vous utilisez plus particulièrement le weekend ?
  - b) Est-ce que vous pourriez me raconter la dernière fois que vous avez donné rendez-vous à un ami pour sortir ou juste pour vous voir ?
    - 1) Comment est-ce que vous vous êtes coordonnés ? Avez-vous organisé cette sortie en avance ou au dernier moment ? A-t-elle été annulée et/ou reprogrammée ?
    - 2) Comment est-ce que vous vous êtes mis d'accord sur le lieu de rendez-vous ? En quoi était pratique/pas pratique pour vous de vous y rendre ? Est-ce un lieu où vous avez l'habitude d'aller ? Est-ce que le rendez-vous aurait pu être n'importe où ?
    - 3) Si vous étiez au travail avant, est-ce que vous êtes repassé par chez vous avant de sortir ?
    - 4) Si vous ne sortez pas, que faites-vous le soir ?
  - c) Vous arrive-t-il de donner rendez-vous aux gens ou de vous voir proposer des rendez-vous au dernier moment ? Pourriez-vous me raconter la dernière fois que cela vous est arrivé ?
  - d) Vous arrive-t-il de prendre le premier ou le dernier métro/train/RER ?
    - 1) Vous pourriez me raconter comment ça s'est passé ? *Pour quel motif le prenaient, est-ce que le fait que ce soit le premier/dernier représentait une contrainte...*
    - 2) Comment vous auriez fait si vous l'aviez raté ou s'il avait été plus tard/plus tôt ?
  - e) Est-ce que vous pourriez me raconter la dernière fois que vous vous êtes déplacé après le dernier métro/RER/bus ? La dernière fois qu'il faisait nuit ?
4. *S'il s'agit d'un actif qui n'a pas raconté de jour de travail, ou d'un étudiant qui n'a pas parlé de jour de cours* : Est-ce que vous pourriez me raconter comment ça se passe lorsque vous travaillez ?
- a) Est-ce que vous partez toujours à la même heure ? Comment est-ce que se décide l'heure de départ ? *Est-ce que le choix dépend de l'enquête ? Si non de qui ?*
    - 1) Vous pourriez me raconter la dernière fois que vous n'êtes pas parti dans l'heure de pointe ?
    - 2) Est-ce que vous êtes libre de votre horaire d'arrivée et de départ au travail ?

- 3) Avez-vous un lieu de travail fixe ?
- b) Vous y allez toujours par le même chemin et mode de transport ?
- c) Est-ce qu'il vous arrive de faire des pauses sur le chemin ? (banque, poste, enfants à amener...)
- d) Et le retour ? (*même question : est-ce qu'est libre, est-ce que fait courses sur le chemin, est-ce que ça lui arrive de varier de chemin/mode, courses sur le retour...*)
- e) Comment se déroule le déjeuner ? Est-ce qu'il vous arrive de faire des courses ou des démarches personnelles sur ce créneau ?
- f) Vous arrive-t-il de travailler dans les transports ?

5. *Pour les actifs* Êtes-vous amené à faire des déplacements professionnels ?

- a) Travaillez-vous sur des lieux différents (hors domicile et lieu de travail habituel) ? Comment préparez-vous vos déplacements (à l'avance ou non) ? Comment vous y rendez-vous ? Y a-t-il des modes que vous préférez ou que vous évitez dans ces circonstances ? Prenez-vous de la marge pour les rendez-vous ?
- b) Disposez-vous d'une voiture de service ? Comment s'organise sa réservation ? Est-elle toujours disponible ? Si ce n'est pas le cas, comment faites-vous ?
- c) Si vous devez réserver un taxi, combien de temps à l'avance le faites-vous ?

6. *Pour voir la question pratique/agrément, et urgence ordinaire.* Globalement, est-ce que vous diriez qu'il y a un jour de la semaine qui est plus chargé que les autres ? À l'inverse, est-ce qu'il y a un jour où a plus le temps ?

**III/Focus sur le système de lieux : comment s'est constitué ? Comment a-t-il évolué au cours du temps ? Comment ces évolutions entrent-elles en interaction avec les modes de transports à disposition et leur acquisition ? -> ça me permet aussi de voir dans quelle mesure le système de modes utilisé est soumis au système de lieu, dans quelle mesure ce système de lieu est soumis aux contraintes liées aux déplacements, et au final dans quelle mesure les modes choisis sont libres, ont été réfléchis ou pas.**

7. J'aimerais que vous me racontiez depuis combien de temps vous habitez ici, et comment vous y êtes arrivé. *Voir comment déplacements ont changé à l'installation.*

8. Votre lieu de travail/études a-t-il évolué depuis votre installation ? Si oui, cela a-t-il changé vos habitudes de déplacement ? Si oui, en quoi ?

- a) Les modes de transport à votre disposition ont-ils évolué depuis votre emménagement ? *Dans quel contexte a commencé à utiliser chaque mode, ou renoncé à en utiliser certains*
- b) Vous avez parlé de tel abonnement, vous le reconduisez chaque année ? à faire avec tous les titres de transport TC, vélib, autres...

9. J'aimerais qu'on fasse un petit zoom sur vos loisirs réguliers (et ceux des autres membres du ménage s'il y a)... *Balayer les activités de loisir récurrentes*

- a) *Pour activité type sport ou musique* : Comment avez-vous trouvé tel club/activité ? : *comment s'est choisi cet endroit, est-ce que la question du temps pour y aller et du moyen de s'y rendre s'est posée ?*
- b) Avez-vous un restaurant/bar auquel vous vous rendez régulièrement ? Vous vous souvenez des premières fois que vous y êtes allées ? Dans quelles circonstances y êtes-vous retourné ?
- c) Vous avez de la famille dans la région ? *Et mêmes questions que précédemment...*
- d) Y a-t-il des amis chez lesquels vous vous rendez régulièrement ? *idem*

10. Activités un peu plus rares : coiffeur, médecin, banque... où se trouvent les agences/cabinets, est-ce qu'emplacement a changé depuis installation ?

#### **IV/Perception du temps de transport**

11. Comment occupez-vous votre temps quand vous vous déplacez ? Vous arrive-t-il de ne rien faire du tout ? (*balayer modes transport : marche, vélo, TC, voiture*)

12. Si votre lieu de travail se trouvait déplacé à l'autre bout de l'Île-de-France comment réagiriez-vous ?

13. Est-ce qu'il y a des jours où volontairement vous évitez un mode de transport particulier, ou décidez de n'en utiliser qu'un ?

- a) Diriez-vous que vos pratiques de déplacement varient en fonction du moment de l'année ?

14. Globalement pour vous les transports sont quelque chose de stressant ou au contraire un moment agréable ?

15. Est-ce que vous avez le sentiment de manquer de temps ?

- a) Est-ce qu'il y a des jours de la semaine ça se fait plus ressentir que d'autres ?

16. Pour conclure, est-ce que vous pourriez résumer le rôle que jouent pour vous les déplacements et les temps de déplacement dans votre quotidien ?



### I.A.1.2 Semainier

#### Fiche préliminaire à l'entretien : structuration de la semaine passée

Cette fiche a pour but de préparer l'entretien de face-à-face qui sera mené ensuite. Nous l'utiliserons pour discuter de l'organisation de votre temps au cours d'une semaine, ainsi que de vos déplacements et des modes de transport que vous utilisez.

Il vous est demandé **d'indiquer, sur la semaine en cours et jour par jour, vos différentes occupations hors du domicile et comment vous vous y êtes rendu**, ainsi que le trajet du retour. À la fin de la fiche un espace est laissé libre au cas où il y aurait eu des événements chez vous qui vous ont semblé importants ou expliquent certains déplacements : enfant malade, amis invités à dîner, etc.

J'aimerais que vous notiez la semaine **telle qu'elle s'est réellement déroulée**, et non pas telle qu'elle se passe d'habitude. Vous pouvez commencer à remplir le jour où vous voulez du moment que vous bouclez une semaine : par exemple du jeudi au mercredi. Si la fiche n'est pas pratique pour vous, vous pouvez noter ces informations ailleurs, **l'important est surtout que nous ayons un rappel écrit lors de l'entretien**.

Par exemple vous partez travailler à 8 h 30 en RER puis métro, à 13 h vous allez déjeuner à pied non loin de votre lieu de travail, vous retournez travailler à 14 h 30, le soir vous vous arrêtez acheter du pain sur le chemin du retour avant de rentrer chez vous à pied. Vous ressortez ensuite en voiture pour aller au cinéma. Vous remplirez alors la grille comme dans l'exemple pour cette journée (il peut y avoir des blancs lorsque vous êtes au domicile). **Si vous hésitez, faites comme vous sentez les choses, nous commenterons de toute manière cette fiche ensemble.**

EXEMPLE			lundi		
heure	Destination	mode de transport	heure	Destination	mode de transport
8 h 30	travail	RER, métro			
"	"				
"	"				
13 h	déjeuner	marche			
"	"				
14 h 30	travail	marche			
"	"				
"	"				
18 h 30	acheter pain	RER, métro			
19 h	domicile	marche			
21 h	cinéma	voiture			
"	"				
"	"				
23 h	domicile	voiture			

mardi		
heure	Destination	mode de transport

mercredi		
heure	Destination	mode de transport

jeudi		
heure	Destination	mode de transport

vendredi		
heure	Destination	mode de transport

samedi			dimanche		
heure	Destination	mode de transport	heure	Destination	mode de transport

Ici vous pouvez noter s'il y a eu des événements chez vous qui vous ont semblés importants ou expliquent certains déplacements : enfant malade, amis invités à dîner, etc. :

Merci de votre aide !

## I.A.2 Corpus d'achats en ligne

### I.A.2.1 *Guide d'entretien*

#### GUIDE D'ENTRETIEN

Les effets de la vente en ligne sur les inégalités d'accès au commerce

Vers un nivellement des disparités urbain-périurbain ?

**Introduction** : présentation de l'enquêteur et du thème (le commerce électronique).

#### **Première partie : le quotidien**

- Description des activités réalisées au quotidien : travail, loisirs hors domicile, courses alimentaires, petites courses...
- Courses :
  - courses alimentaires
  - petites courses,
  - achats de vêtement
  - achat de mobilier
  - matériel pour travaux
  - produits culturels...
- **QUI** ? Répartition au sein du ménage ? (selon les types de courses ou autre). Vous arrive-t-il de faire faire des courses par d'autres ? Ne pas oublier également de saisir la délégation de courses à d'autres individus hors ménage (voisins, famille, etc.).

#### **Deuxième partie : Les usages du commerce en ligne**

- Équipement en TIC
  - À **domicile**. Utilisation : comment sein du ménage, par qui, à quelle fréquence
  - Au **travail** : quelle utilisation, quelle fréquence d'utilisation
- Pratiques d'achat en ligne

- Récit du **dernier achat en ligne** (processus dans son intégralité) puis montée en généralité sur les autres types d'achat (nourriture ; vêtements ; mobilier ; petit électroménager ; gros électroménager ; livres, cd, dvd et billet spectacle ; billets de train et d'avion, location de voiture, réservation d'hôtel ; autres...).
- **Fréquence** et place dans le quotidien
- Usages d'autres services en ligne (non marchands) : impôts, CAF, etc. ? Pour quelles raisons ?
- Expérience du commerce en ligne : **depuis quand ? comment on y est venu ?** où habitait-on à cette époque ? Est-ce que le fait d'avoir déménagé a changé les pratiques de recours au commerce en ligne ? En quoi ?
- Avez-vous déjà rencontré des **difficultés** suite à un achat en ligne (erreurs dans la livraison, produit arrivé en mauvais état, retard sur les délais annoncés par exemple en période de Noël...) ? Comment avez-vous réagi ?
- Motivations/freins à l'achat
  - Pour quelles raisons on achète en ligne ? Quels types de produits/services ?
  - Quel gain représente l'achat en ligne (financier, matériel...) ? Quel est le rapport acceptable prix/déplacements perso ?
  - Est-ce que vous renoncez à un achat en ligne si le délai de livraison dépasse un certain nombre de jours ? Si oui, quel est le **délai acceptable** ?
  - **Si une référence n'est pas disponible**, renoncez-vous à l'achat ou attendez-vous que la référence soit de nouveau disponible ou procédez-vous à l'achat sur un autre site ?
  - Avez-vous déjà eu des **craintes** vis-à-vis d'un problème de transport notamment sur l'état du produit à son arrivée ?
  - Comment évaluez-vous la **fiabilité** d'un site ? (notamment prise en compte du paiement sécurisé)
- Suivi de la commande

- À partir du moment où vous avez acheté un ou plusieurs produits en ligne, est-ce que vous vous tenez informé de l'état de la commande jusqu'à son retrait/sa livraison ?
- Avez-vous été déjà informé d'un problème de délai de livraison ? Si oui, avez-vous su pourquoi le délai de livraison a été supérieur à celui initialement annoncé ?
- Modalités de retrait de l'achat/Livraison
  - Comment on **récupère le produit acheté** (y compris en le faisant récupérer par d'autres) ?
  - Pratiquez-vous les commandes avec une **livraison à jour fixe** (pour les surgelés par exemple avec une livraison à domicile ou à un lieu fixe dans la ville/village) ?
  - En cas d'achat d'un **équipement volumineux** (électro-ménager, mobilier,...), avez-vous bénéficié d'une **aide** (gratuite ou payante) lors de la livraison ?
  - Comment on le **retourne s'il ne convient pas** ou qu'il y a un problème ? Est-ce que le retour d'achat vous paraît simple/trop compliqué ? Faites-vous attention au coût supplémentaire que le retour d'un produit peut engendrer ou n'achetez-vous que sur des sites où le retour est facilité/gratuit ?

### **Caractéristiques sociologiques et présentation de l'interviewé**

- Situation actuelle
  - Description de la situation conjugale et familiale.
  - Description de la situation professionnelle d'Ego et de celle de son conjoint, s'il y a
- Trajectoires personnelle et familiale
  - Description de la trajectoire familiale et de la trajectoire professionnelle
  - Description de la trajectoire résidentielle (lieu, type de logement, avec qui, raisons d'emménagement et de départ, etc.)
  - **Âge, Statut professionnel, Revenu, Composition de la famille**



heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
MERCREDI	[Yellow]																								Travail
	[Light Green]																								Domicile
	[Light Blue]																								Déplacement
	[Pink]																								Courses
heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
JEUDI	[Yellow]																								Travail
	[Light Green]																								Domicile
	[Light Blue]																								Déplacement
	[Pink]																								Courses
heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
VENDREDI	[Yellow]																								Travail
	[Light Green]																								Domicile
	[Light Blue]																								Déplacement
	[Pink]																								Courses
heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
SAMEDI	[Yellow]																								Travail
	[Light Green]																								Domicile
	[Light Blue]																								Déplacement
	[Pink]																								Courses
heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
DIMANCHE	[Yellow]																								Travail
	[Light Green]																								Domicile
	[Light Blue]																								Déplacement
	[Pink]																								Courses

Question complémentaire sur le thème de la réception de colis :

Quels sont les derniers achats en ligne que vous avez effectués ? Précisez la date de commande, le type d'achat, le mode de livraison et éventuellement la date de réception du produit.

Avez-vous eu des problèmes concernant ces achats (à la commande, à la livraison) ?

Merci de votre collaboration...



## I.A.3 Profil des enquêtés

### I.A.3.1 Corpus de thèse

Code pour lieu de résidence et de travail : « PC » : Petite Couronne, « CG » : Grande Couronne, suivi des points cardinaux

Lettre	Sexe	Âge	Âge conjoint	Nbr. pers. (âge enfants le cas échéant, détails si nécessaire)	Lieu de résidence	Propriétaire ?	Habite la commune depuis	Statut/PCS	Lieu de travail	PCS conjoint	Lieu de travail conjoint
Adèle	F	25	25	2	Paris	non	1 an	Étudiante/ En stage (cadre)	GC O	Cadre	GC S
Béatrice	F	51	/	2	Paris	non	17 ans	Chômage (employée)	/	/	/
Charlotte	F	25	/	3 (colocation)	PC	non	8 mois	Professions intermédiaires, libéral	Paris 19	/	/
Denise	F	45	/	1	GC NO	non	10 ans	Employée	GC NO	/	/
Étienne	H	40	40	5 (4, 8, 10 ans)	PC NO	oui	7 ans	cadre	GC O	cadre	PC O
Élodie	F	40	40	5 (4, 8, 10 ans)	PC NO	oui	7 ans	cadre	PC O	cadre	GC O
Félix	H	25	/	3 (chez parents)	PC E	parents oui	25 ans	étudiant/stage/chômage	GC E/Paris	/	/
Félix (2)	H	26	/	2 (colocation)	Paris	non	10 mois	Cadre	Paris	/	/
Gaëlle	F	25	/	1	PC S	non	4 ans	Chômage/Artisan	PC S/Paris	/	/
Hadrien	H	25	/	2 (colocation)	Paris	non	1,5 an	Cadre	GC N	/	/
Isaac	H	68	70	2	GC SO	oui	18 ans	Retraité (cadre)	/	/	/
Jeanne	F	51	52	5 (15,17, 20, 22 ans)	GC O	oui	17 ans	Cadre	GC O	Cadre	PC O
Quentin	H	41	39	4 (7, 10 ans)	PC E	oui	6 ans	Professions intermédiaires	GC E	Profession intermédiaire	PC SE
Louis	H	41	37	3 (4 ans)	GC NO	oui	1 mois	Cadre	GC E	Cadre	GC O
Maël	H	67	/	2	PC E	oui	22 ans	Cadre (indépendant)	Domicile/divers	Cadre	Domicile/divers
Nicolas	H	61	61	2	GC NO	oui	11 ans	Cadre	GC E	Cadre	
Ouardia	F	28	/	2	PC S	oui	2 ans	Cadre	PC O/Paris	cadre	La Défense
Paule	F	78	88	1 (époux en maison de retraite)	PC S		1974	Retraîtée (employée)	/	retraité	/
Caroline	F	50	/	1	Paris	non		Employée	Paris	/	/

Lettre	Sexe	Âge	Âge conjoint	Nbr. pers. (âge enfants le cas échéant, détails si nécessaire)	Lieu de résidence	Propriétaire ?	Habite la commune depuis	Statut/PCS	Lieu de travail	PCS conjoint	Lieu de travail conjoint
Renée	F	88	/	1	Paris	non	1956-1958	Retraitée (employée)	/	/	/
Stefan	H	66	66	2	PC O	oui	1996	Retraité (cadre)	/	Retraitée (cadre)	/
Sabine	F	66	66	2	PC O	oui	1996	Retraitée (cadre)	/	Retraité (cadre)	/
Thibaud	H	91	87	2	Paris	non	1970	Retraité (cadre)	/	Retraitée (femme au foyer)	/
Thérèse	F	87	91	2	Paris	non	1970	Retraitée (femme au foyer)	/	Retraité (cadre)	/
Uma	F	42	/	3 (enfant de 10 mois et mère à domicile)	Paris	non	17 ans	Cadre	GC E	/	/
Valérie	F	28	30	2	GC N	oui	2 ans	Employée	Paris	Ouvrier	GC N
Wilma	F	41	51	6 (7, 9, 14 et 17 ans)	PC NE	oui	17 ans	Employée	Paris	Professions intermédiaires	domicile
Euxane	F	39	38	4 (2, 5 ans)	Paris	oui	2007	Cadre	GC E	Cadre	Paris
Yaëlle	F	26	26 ?	2	PC E	non	1 an	Professions intermédiaires	PC E	Employée	Paris
Zoé	F	46	52	5 (7, 11, 14 ans)	GC E	oui	2001	en disponibilité (employée)	/	Professions intermédiaires	Paris
Antoine	H	53	54	2	Paris	non	8 ans	Employé	Paris	Employée	Paris
Bénédicte	F	87	92	2	GC O	oui	1963	Retraitée (femme au foyer)	/	Retraité (cadre)	/
Clément	H	28	25	2	GC SO	non	2 ans	Cadre	GC NO	Cadre	GC SO
Cécile	F	25	28	2	GC SO	non	2 ans	Cadre	GC SO	Cadre	GC NO
David	H	24	/	1	Paris	non	1,5 an	étudiant	Paris	/	/
Éléonore	F	26	/	3 (vit chez ses parents)	Paris	parents oui	17 ans	étudiante	Paris/PC S	/	/
Fabrice	H	30	30	1 (habite à mi-temps chez son amie)	Paris	non	9 mois	Cadre	PC NO	/	/
Gwenaëlle	F	24	/	4 (18 ans, et habite chez ses parents)	PC NO	Parents oui	16 ans	étudiante	PC O	/	/
Henri	H	36	(non relevé)	6 (12, 7, 3, 3 ans)	PC S	non	11 ans	Professions intermédiaires	PC S	employée	PC S / Paris

### I.A.3.2 Corpus d'achats en ligne

Lettre	Sexe	Age	Âge conjoint	Nbre pers. (âge enfants le cas échéant)	Lieu de résidence	Propriétaire ?	Habite depuis	Statut/PCS	Lieu de travail	PCS conjoint	Lieu de travail du conjoint
Alexandre	H	56	/	3 (21 ans)	PC SE	oui	26 ans	Cadre	Paris	Cadre	GC SE
Brigitte	F	38	/	6 (1, 7, 10, 13 ans)	GC E	oui	1998	Cadre	GC E	Cadre	Paris
Clémence	F	39	39	5 (3, 6, 9 ans)	GC E	oui	2000	Cadre	GC E	Cadre	Paris
Zoé1	F	44	50	6 (5, 9, 12, 15 ans)	GC E	oui	2001	en disponibilité (employée)	Paris	employé d'ambassade (compta)	Paris
Émilie	F	30	33	4 (1 et 3 ans)	GC E	oui	2008	Cadre	Chelles	Professions intermédiaires	GC E
Françoise	F	65	62	2	GC E	oui	1983	Retraité (professions intermédiaires)		retraité (cadre)	
Gisèle et Gilles	F (et H)	43	53	4 (14 et 11 ans)	GC E	oui	1998	Cadre	Paris	Cadre	Paris
Hortense	F	41	45	4 (9 et 11 ans)	GC E	oui	2000	mère au foyer		Cadre	Londres
Isabelle	F	62	62	2	GC E	oui	2003	retraîtée		Cadre	à domicile
Jacques	H	23	/	1	GC E	non	2011	Cadre	PC S	/	/
Karine	F	45	49	6 (9, 15, 19, 21 ans)	GC E	oui	2001	Employée	domicile	chef entreprise	GC E
Léa	F	25		3 (colocation)	GC E	non	2010	Employée	Doue	/	/
Marc	H	38		1	GC E	oui	2008	Cadre	GC E	/	/
Noémie	F	30	32	4 (15 mois, 2 ans et demi)	GC E	oui	2007	autoentrepreneur	domicile	Cadre	Paris
Oriane	F	56	57	2	GC E	oui	2001 (avec interruption)	en invalidité depuis 4 ans (Professions intermédiaires)	/	Professions intermédiaires	GC S
Patrick	H	44	35	5 (7, 15 et 18 ans)	GC E	oui	2011	autoentrepreneur	domicile	Cadre	GC E
Kathy	F	46	49	3 (9 ans)	GC SE	oui	2000	Cadre	domicile	Cadre	domicile
Romain et Régine	H (et F)	41	38	4 (13 et 10 ans)	GC SE	non	2011	Ouvrier	Paris	Ouvrier	Paris

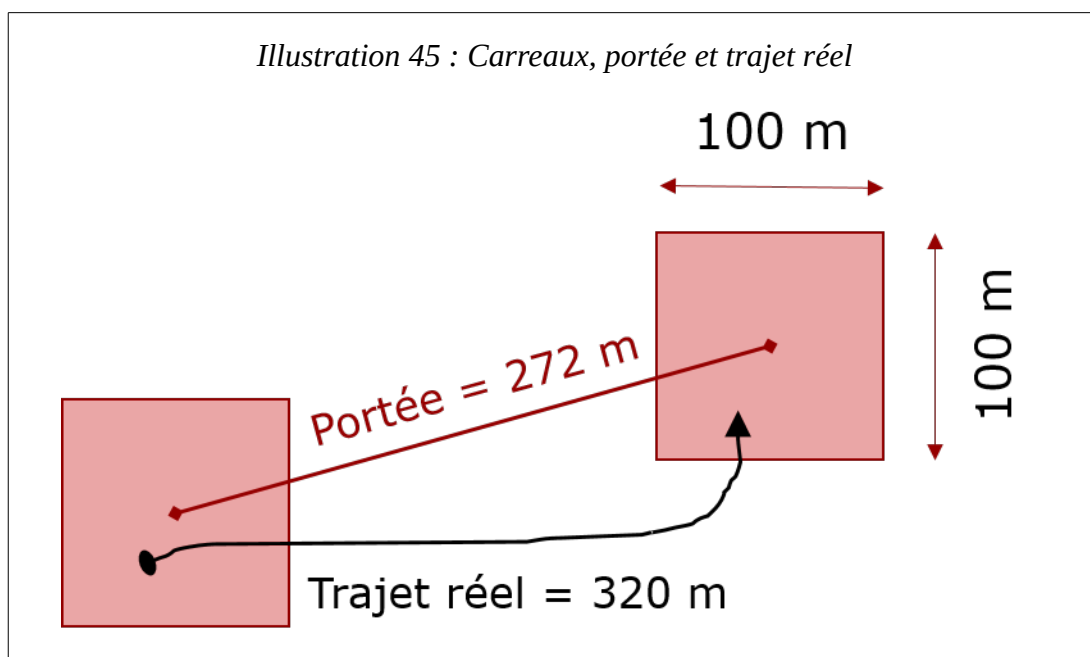
### I.A.3.3 Répartition des enquêtés en fonction du type de lieu de résidence

Type de lieu de résidence		Actifs occupés CSP+		Actifs occupés CSP-		Étudiant/chômeur/HF au foyer	Retraités	Total
Densité	Accès TC/Type forme urbaine	Enfants	Sans enfants	Enfants	Sans enfants			
Très dense	RER/métro, TC desserte locale efficace, autres transports publics à disposition en rab (vélib,...). Exemple : Paris.	Uma, Euxane	Adèle, Hadrien, Félix (2), Fabrice		Caroline, Antoine	Béatrice, David, Éléonore	Renée, Thérèse, Thibaud	14
Dense	Bonne desserte, mais la plus efficace est radiale. Exemple : Banlieue intérieure bien desservie.	Étienne, Élodie	Charlotte, Ouardia	Henri	Gaëlle, Yaëlle	Félix (1)	Sabine, Stefan	10
Commerces du quotidien accessibles à pied (supérette, tabac, boulangerie, pharmacie)	RER/train à moins 10 minutes à pied, peu d'autres TC efficaces. Exemple : banlieue sur les grands axes de transports en commun.	Jeanne, Louis, Gisèle (CAL), Gilles (CAL)	Jacques (CAL)	Wilma	Denise	Gwenaëlle	Bénédicte, Françoise (CAL)	10
	RER/train à plus de 10 minutes à pied, peu d'autres TC efficaces. Exemple : cœurs de village, certaines zones des villes nouvelles et banlieues résidentielles.	Quentin, Brigitte (CAL)	Clément, Cécile, Maël, Marc (CAL)		Valérie	Zoé, Bénédicte, Hortense (CAL)	Paule	11
Pas de commerces à proximité marchable	Pas de ligne de RER/train à moins de 15 minutes à pied, sauf *. Exemple : rural ou périurbain pavillonnaire	Clémence (CAL), Karine (CAL), Patrick (CAL)	Nicolas, Alexandre (CAL)	Romain* (CAL), Régine* (CAL)		Oriane (CAL)	Isaac, Isabelle (CAL)	11

## I.B. Compléments méthodologiques

### I.B.1 Point méthode : mesurer les distances et les vitesses à l'aide de l'EGT 2010

On ne dispose pas de l'emplacement exact des origines et destinations des déplacements et trajets dans l'EGT 2010. A la place, on dispose des carreaux de 100 m par 100 m dont est issu et où arrive le déplacement. Les distances fournies par l'EGT ne sont alors pas les distances exactes parcourues par les individus, mais les portées de leurs déplacements, c'est-à-dire la distance « à vol d'oiseau » entre le centroïde du carreau de départ et de celui d'arrivée. Les déplacements ayant eu lieu au sein d'un même carreau sont dotés d'une portée de 60 m.



Par conséquent, les distances réelles parcourues sont presque<sup>1</sup> toujours supérieures à celles indiquées à l'aide de la portée. Pour traduire ces portées en approximation des distances réelles, une première solution consisterait à utiliser un système d'information géographique (SIG) permettant de traduire chaque trajet à vol d'oiseau sur le système de transport en commun et le réseau viaire. Cela exigerait cependant un coût d'entrée en temps non négligeable au vu du caractère non central des résultats recherchés. Une seconde solution est de faire appel à la méthode proposée par le CEREMA<sup>2</sup> pour l'estimer. Cette méthode repose sur l'utilisation de

- 1 On voit sur l'illustration 45 que si l'on part du quart nord-ouest du premier carreau, que l'on arrive dans le quart sud-est du deuxième et que l'on fait le trajet en ligne droite, il est possible de réaliser un trajet plus court que la portée.
- 2 Anciennement le CERTU. Voir : CERTU. « Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements ». Rapport d'études, 2009.

coefficients multiplicateurs qui varient selon le mode mécanisé employé. Ce coefficient est de 1,5 pour les trajets en transports en commun, de 1,4 pour les trajets en voiture ou en deux-roues motorisé, et de 1,35 pour ceux en vélo. Pour les déplacements piétons, il est recommandé d'estimer la distance à l'aide de la durée déclarée et de la multiplier par 4 km/h, vitesse estimée des trajets piétons. Nous avons opté pour cette solution, bien que cela suppose de ne pas prendre en compte les inégalités de vitesse de marche en fonction des individus.

## **I.B.2 Point méthode : étendre la méthode du plus court déplacement aux modes de transports**

Dans le chapitre 6 nous proposons une manière de mesurer l'effort réellement consacré à une activité. Cette méthode de mesure repose sur le principe que pour déterminer le véritable temps que l'on a investi pour se rendre à une activité il ne faut pas nécessairement mesurer le temps de trajet aller, mais déterminer quel était le lieu structurant le plus proche et mesurer le temps qu'il a fallu pour relier ce dernier. On peut, en conservant la même logique, estimer le mode le plus structurant (au sens de l'EGT et du CEREMA<sup>3</sup>) employé pour se rendre à une activité.

### **I.B.2.1 Principe général**

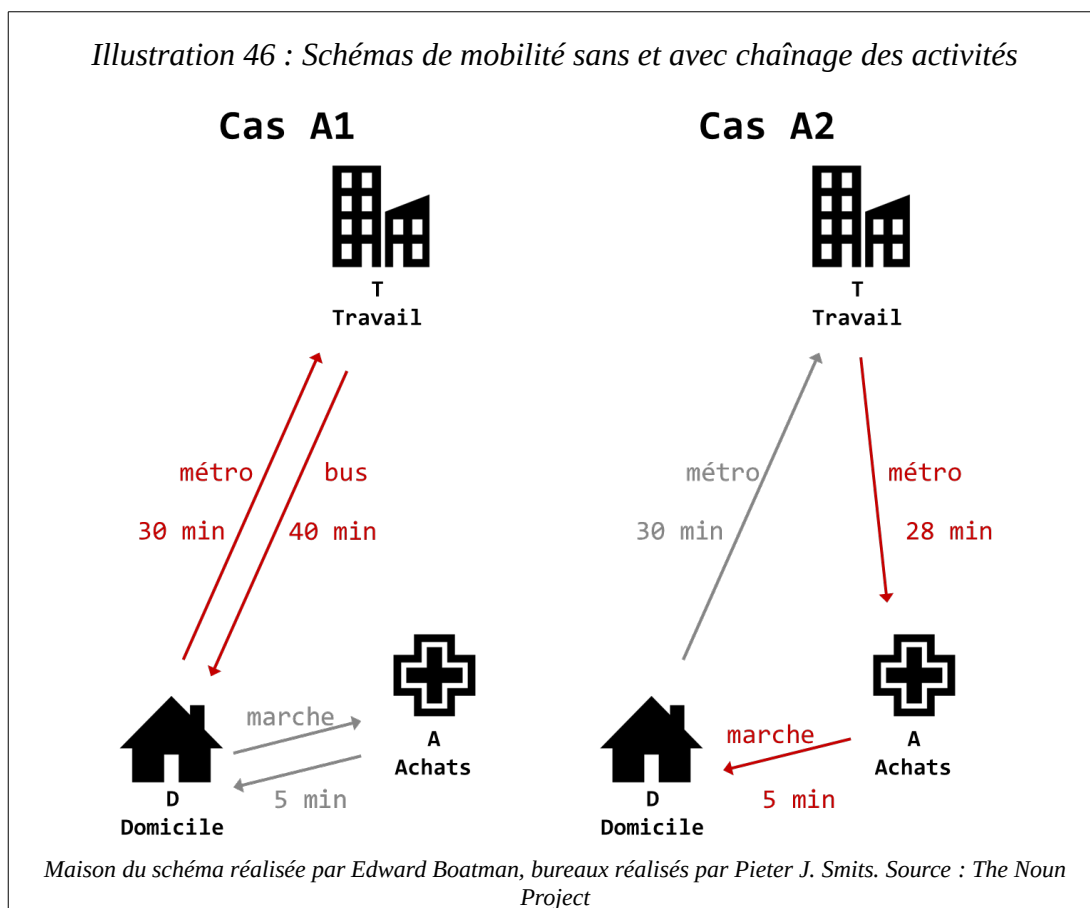
Deux cas principaux se présentent (Illustration 46) : celui où une activité s'inscrit dans une boucle simple (cas A1) et celle où une activité s'inscrit au sein d'une boucle plus complexe (cas A2).

Lorsque l'activité s'inscrit au sein d'une boucle simple, il arrive que le mode à l'aller ne soit pas le même qu'au retour. Dans ce cas, nous choisissons le mode considéré comme étant le plus « structurant » des deux. Dans le cas A1 (Illustration 46), si l'on s'intéresse au mode employé pour se rendre au travail, on considèrera qu'il s'agit du métro.

Dans le cas A2, il est facile d'observer visuellement que la pharmacie choisie est polarisée par le lieu de résidence. Le mode de transport induit par le fait de s'y rendre est la marche. Cependant, à l'aide de l'EGT, le mode que l'on identifierait comme étant celui employé pour aller à la pharmacie dépend fortement du sens du trajet. Si les trajets se sont enchaînés comme indiqué sur le schéma et que l'on prend systématiquement les trajets aller pour déterminer le mode employé pour s'y rendre, on aurait alors l'impression que notre enquêté est allé à la pharmacie *dans le but* d'aller à la pharmacie. Or notre enquêté n'a pris le métro que pour rentrer du travail. Prendre

<sup>3</sup> C'est à dire, entre deux modes de transport, pour déterminer le plus structurant voir le plus collectif et le plus mécanisé. Concrètement : TER> RER> métro> tram> bus> voiture> vélo> marche.

systématiquement les trajets retours nous amènerait au même problème avec les personnes qui ont enchaîné les activités en sens inverse. La solution retenue lorsqu'une activité « flexible » était comprise entre deux activités « fixes » a été de détecter le trajet le plus court entre temps entre le trajet aller et le trajet retour et de retenir le mode employé pour celui-ci.



Comme nous travaillons à l'échelle des individus ou des boucles et qu'il arrive que plusieurs activités de même type aient lieu, l'on retient systématiquement la plus structurante. Ainsi, une personne qui aurait réalisé un achat à pied et un achat en voiture se verra attribuer le mode « voiture » pour le motif « achat ».

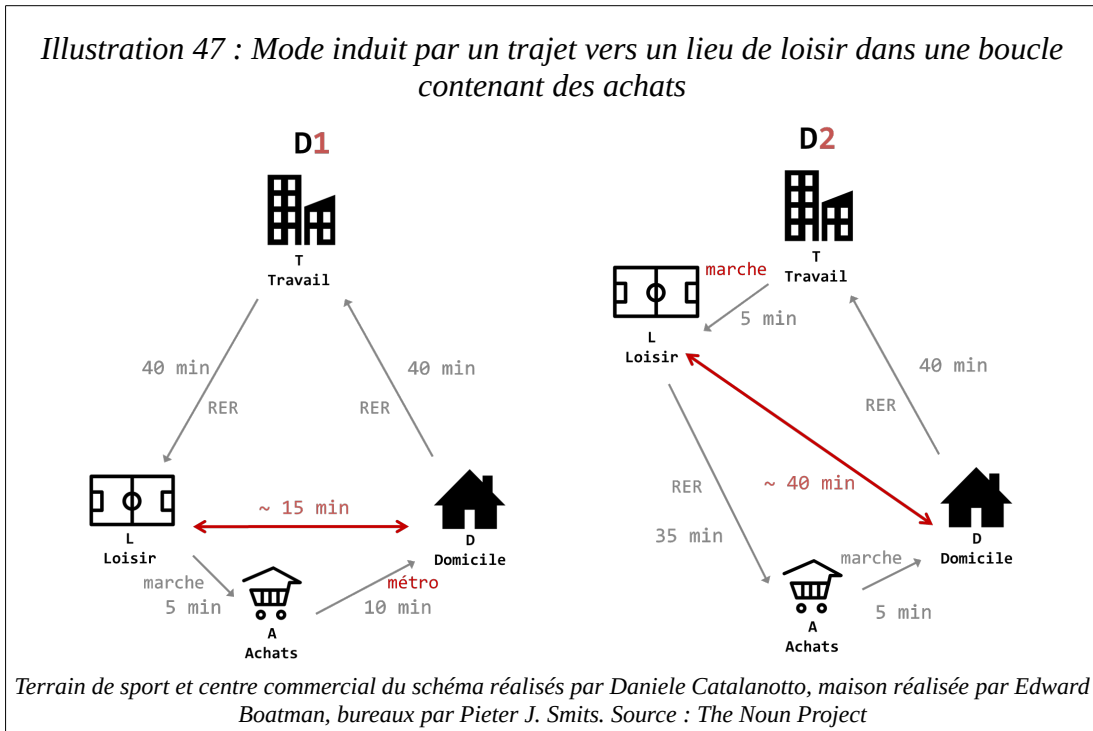
### ***I.B.2.2 Cas particuliers***

Il arrive parfois que les activités flexibles soient chaînées avec d'autres activités ou entre elles. Nous avons considéré que les démarches étaient moins flexibles que les loisirs, qui sont moins flexibles que les achats. Ceci amène à trois cas de figure distincts.

**1. Déterminer le mode induit par la réalisation d'une activité lorsqu'elle est en boucle avec une activité moins flexible.** On considère que les activités « moins flexibles » sont fixes. On se ramène alors au point précédent, c'est-à-dire que l'on prend le mode du trajet le plus court en temps reliant à une activité fixe. Ainsi, si l'on souhaite déterminer le mode de transport induit par le fait d'aller faire un achat pris au sein d'une boucle contenant une activité de loisir, on considèrera que cette dernière est fixe dans l'espace.

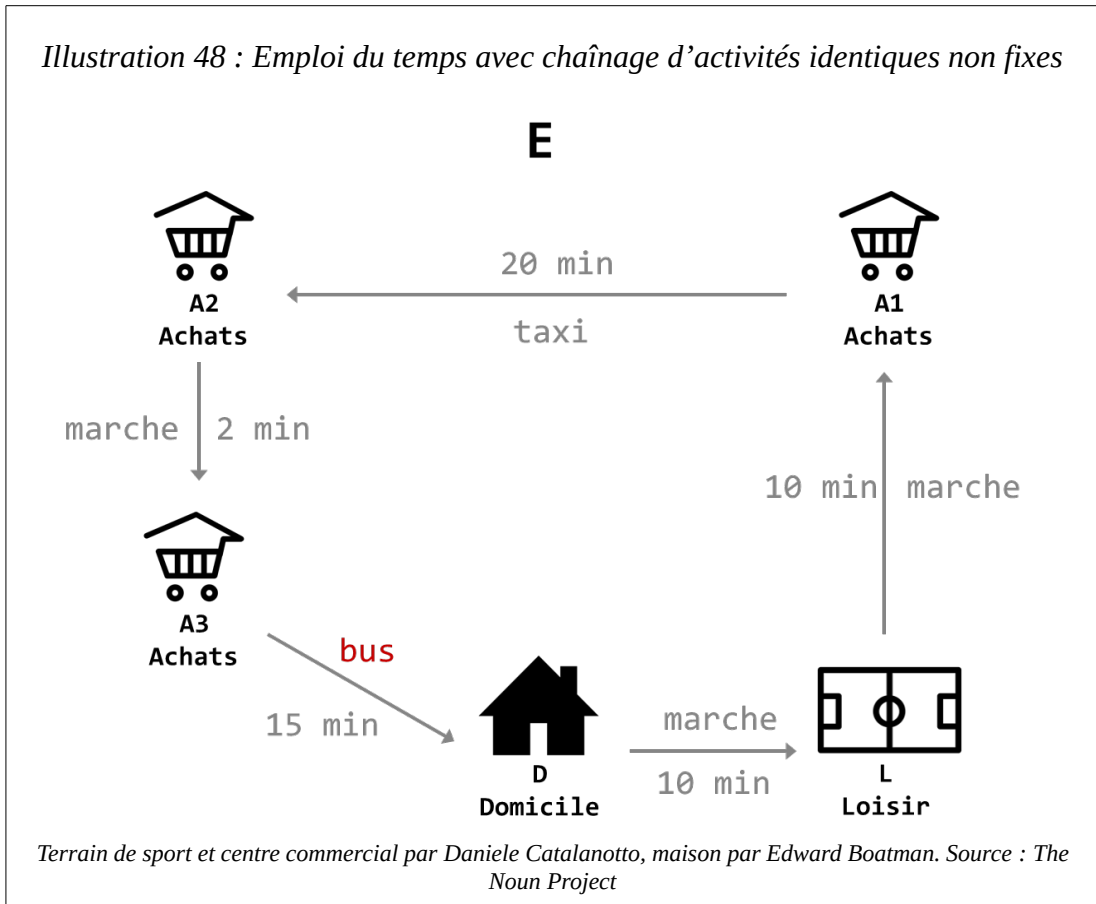
**2. Déterminer le mode induit par une activité « moins flexible » lorsqu'elle est dans une boucle avec des activités plus flexibles.** Par exemple, prenons le cas de la durée consacrée à se rendre à une activité de loisir (ici, un terrain de sport) dans une boucle avec des achats (cas D1 et D2, Illustration 47). Rappelons que l'on considère que les activités d'achats sont moins fixes que les activités de loisirs. Par conséquent, ce n'est pas par rapport au lieu de chalandise qu'il faut évaluer le mode emprunté pour se rendre au loisir. Il s'agit plutôt de comprendre le mode employé pour se rendre dans la zone où se trouvent les loisirs. En effet, on aura plutôt tendance à ajuster l'emplacement du lieu d'achat au lieu de loisir que l'inverse. Ce dernier est donc influencé soit par le domicile soit par le travail (qui représentent des pôles fixes dans l'espace), mais pas par le lieu d'achat. Or il n'y a pas de déplacement direct entre le lieu de loisir et le domicile. Nous ne connaissons donc pas le mode que l'on emploierait si les achats n'avaient pas été réalisés ni la durée entre le lieu de loisir et le domicile. Nous faisons donc une approximation de la durée de déplacement séparant l'activité de loisir des pôles fixes en prenant la somme des déplacements qui l'en sépare. Ainsi on estimera dans le cas D1 que le terrain de sport est à 15 minutes du domicile et dans le cas D2 qu'il se trouve à 40 minutes. Comme pour les cas précédents on identifie ensuite la durée minimale reliant à un pôle fixe, et l'on prend le mode de transport correspondant. Ainsi pour l'emploi du temps D1 (Illustration 47), l'activité de loisir est polarisée par le domicile. Comme on ne peut pas additionner les modes de deux trajets (ici loisir-achat et achats-domicile), on sélectionne le plus structurant des deux. Ici, le métro. Dans le cas D2, c'est le lieu de travail qui polarise le loisir, la durée est de 5 minutes et le mode de transport employé pour se rendre au lieu de loisirs sera donc la marche.





**3. Déterminer le mode le plus structurant généré par des activités identiques chaînées entre elles.** Comme nous n'allons retenir que le mode le plus structurant de toutes les activités, il s'agit de choisir le mode le plus structurant employé entre les deux points fixes les plus proches. Ainsi dans l'emploi du temps E (Illustration 48), on sélectionne l'ensemble des déplacements entre le moment où l'on a quitté la dernière activité non flexible et celui où l'on rejoint l'activité fixe suivante (dans notre emploi du temps E, cela consiste à sélectionner tous les déplacements réalisés entre le départ du loisir et le retour au domicile). De ces déplacements on retient le mode le plus structurant, ici le bus emprunté entre l'achat A3 et le domicile.

Illustration 48 : Emploi du temps avec chaînage d'activités identiques non fixes

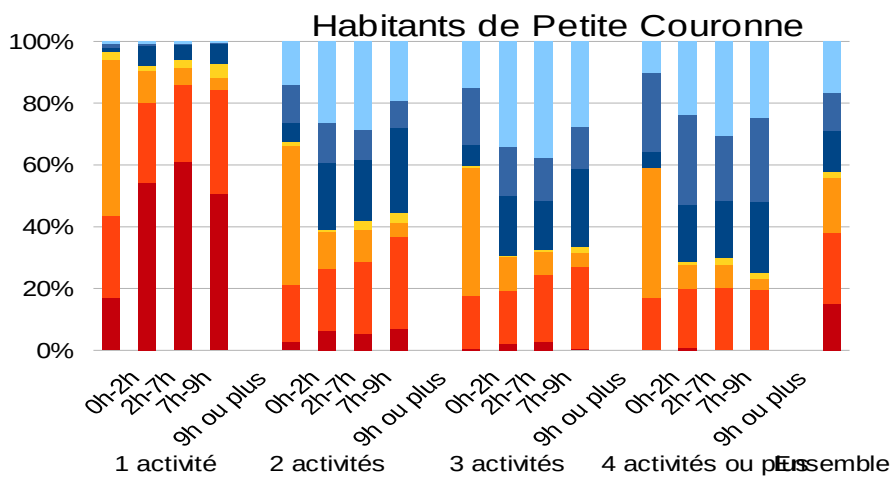
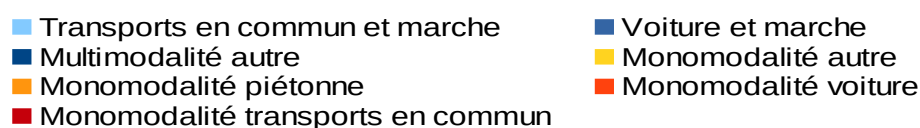


## I.C. Compléments chiffrés

### I.C.1 Chapitre 2 : chiffres en Petite Couronne

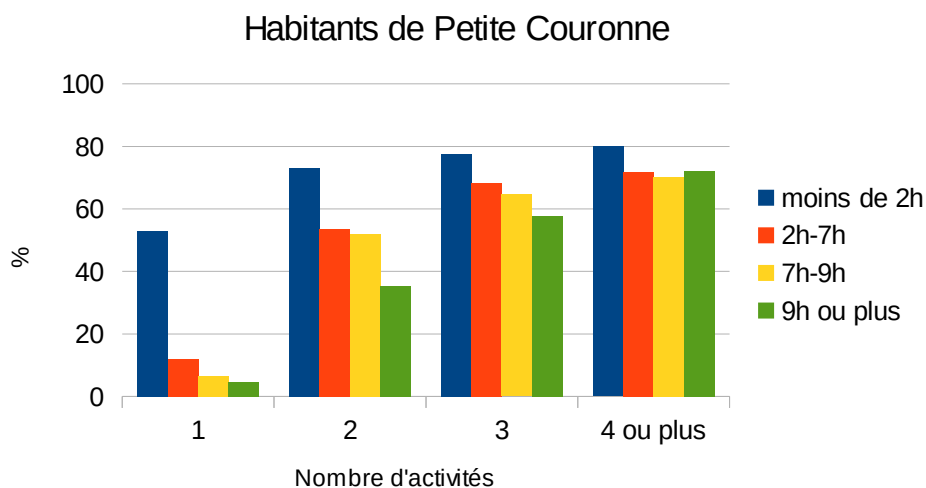
Afin de simplifier l'explication présentée dans le chapitre 2, nous avons à plusieurs reprises exclu les illustrations portant sur les habitants de Petite Couronne du corps du texte. Nous les présentons ci-dessous.

Illustration 49 : Pratiques modales en Petite Couronne en fonction du rythme de vie



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Petite Couronne, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

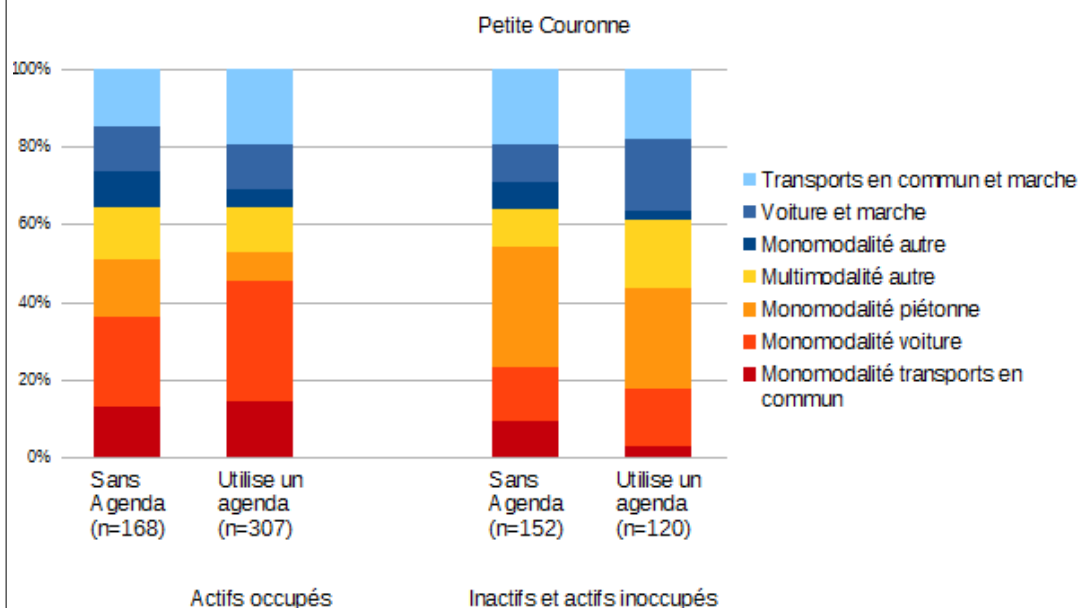
*Illustration 50 : Part de la population pratiquant la marche en fonction du nombre d'activités et de la durée hors du domicile*



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Petite Couronne, s'étant déplacés le jour de l'enquête

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

*Illustration 51 : Pratique modale en fonction du statut d'occupation, de l'utilisation ou non d'un agenda parmi les habitants de Petite Couronne*

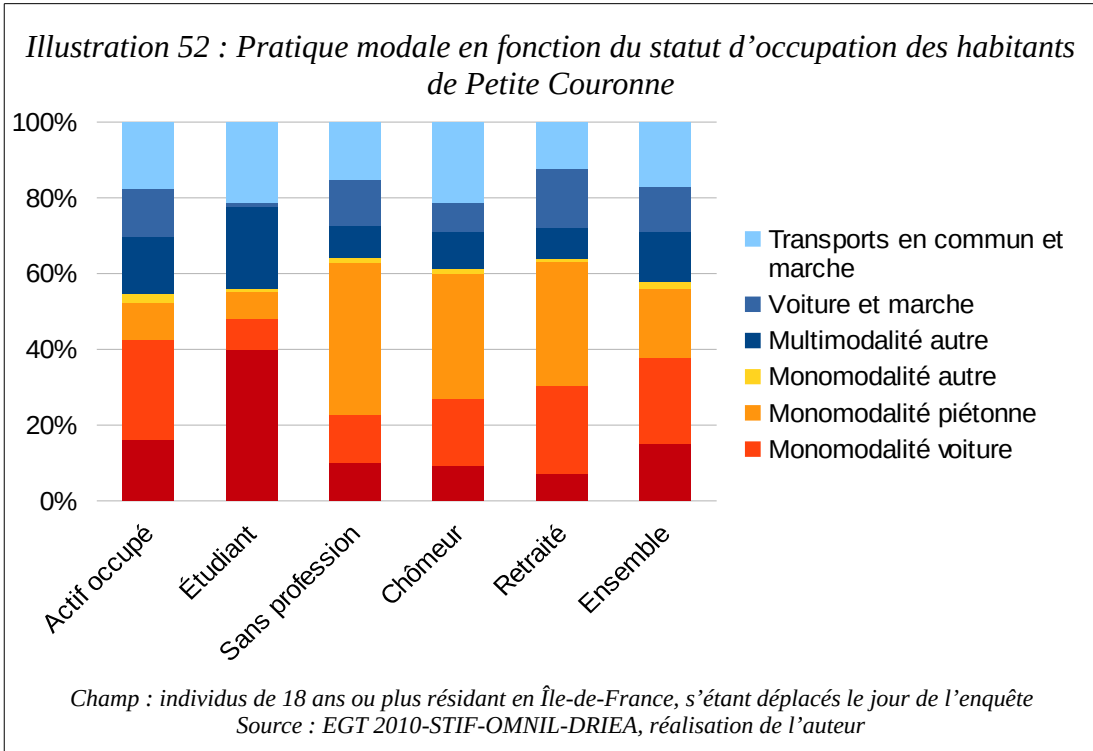


Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Petite Couronne, s'étant déplacés le jour de l'enquête

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

## I.C.2 Chapitre 3

### I.C.2.1 Pratiques modales en Petite Couronne



### I.C.2.2 Dispersion des durées et portées des déplacements piétons

Illustration 53 : Portée des déplacements piétons en fonction du statut d'occupation et du lieu de résidence de la personne qui a réalisé le déplacement (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)

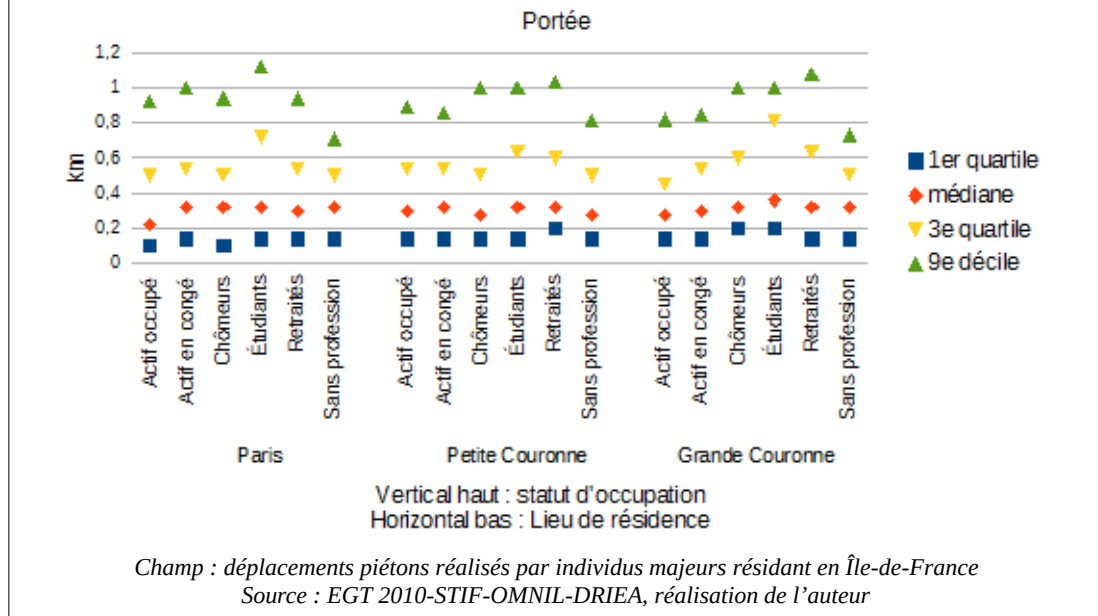
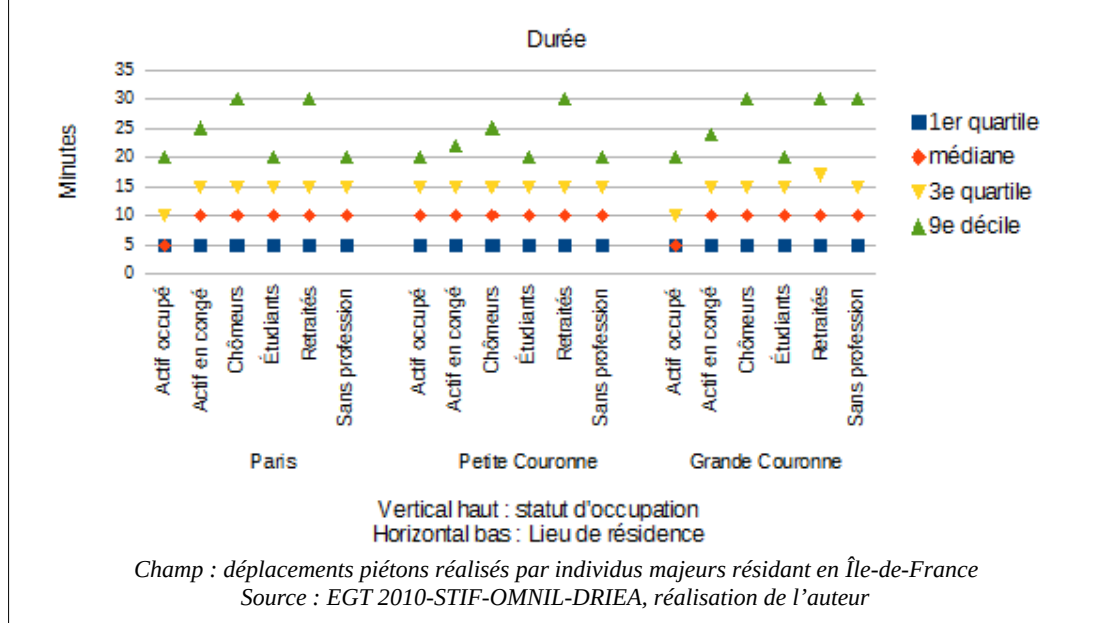


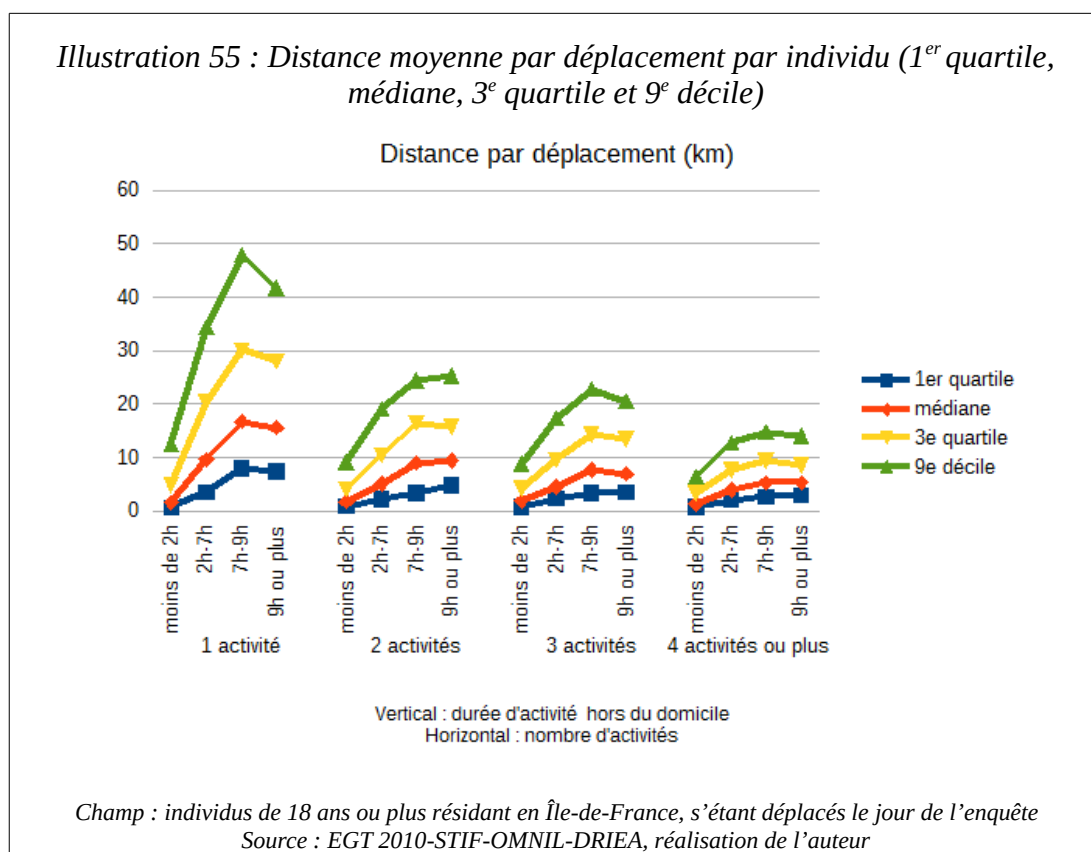
Illustration 54 : Durée des déplacements piétons en fonction du statut d'occupation et du lieu de résidence de la personne qui a réalisé le déplacement (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



### I.C.3 Chapitre 4 : dispersion des variables

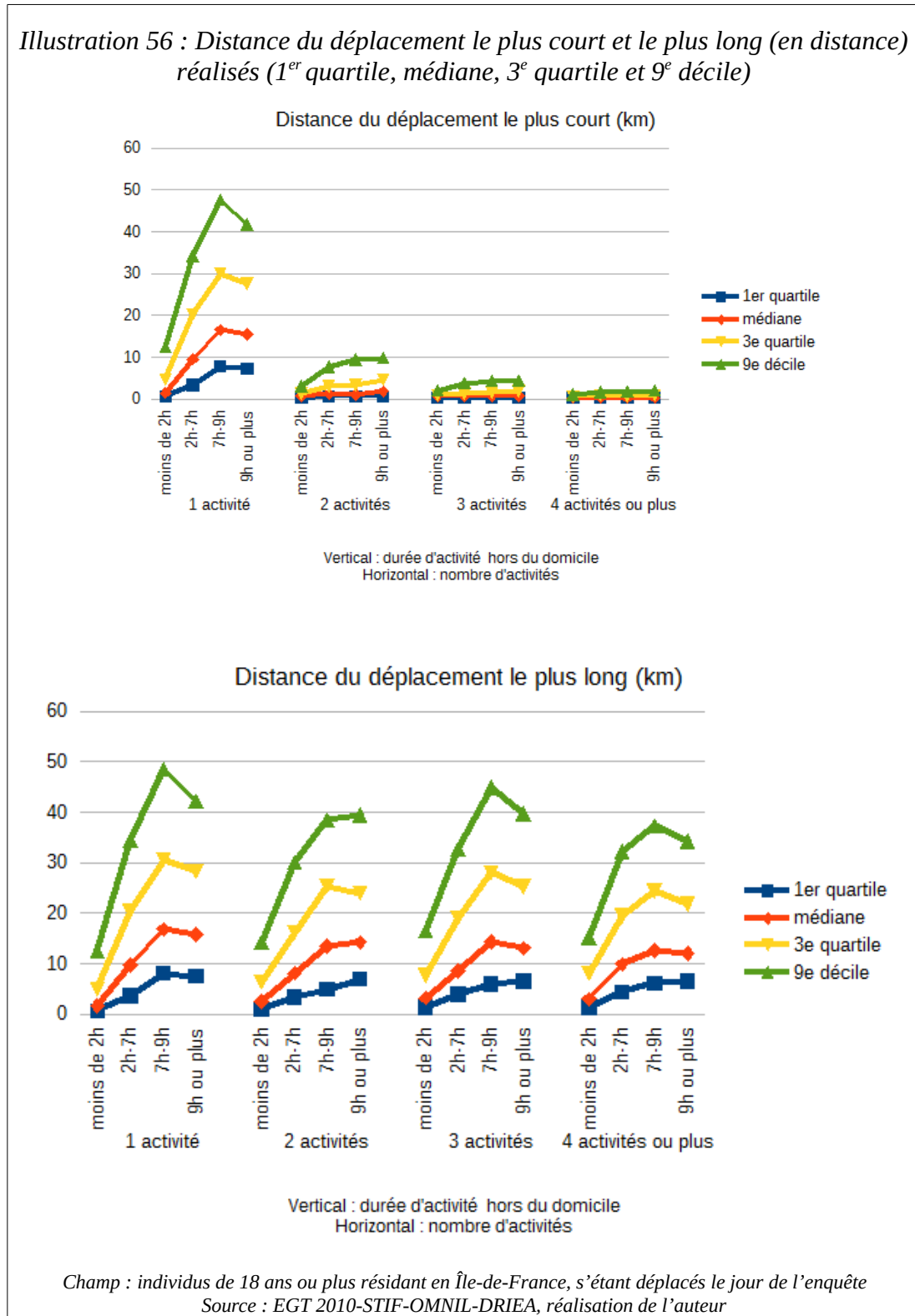
Nous présentons dans le corps du texte les valeurs moyennes prises par plusieurs variables en fonction du rythme de vie, décrit par la durée d'activité hors du domicile et le nombre d'activités. Il convient de compléter l'indicateur de centralité qu'est la moyenne par des indicateurs de dispersion. Dans la mesure où la répartition de ces variables autour de la moyenne (et de la médiane) est souvent asymétrique, nous préférons présenter pour chacune les valeurs prises par le 1<sup>er</sup> quartile, la médiane, le 3<sup>e</sup> quartile et le 9<sup>e</sup> décile en fonction du rythme de vie plutôt que l'écart-type ou l'écart à la médiane.

#### I.C.3.1 Distances par déplacement



### I.C.3.2 Distance du déplacement le plus long et le plus court

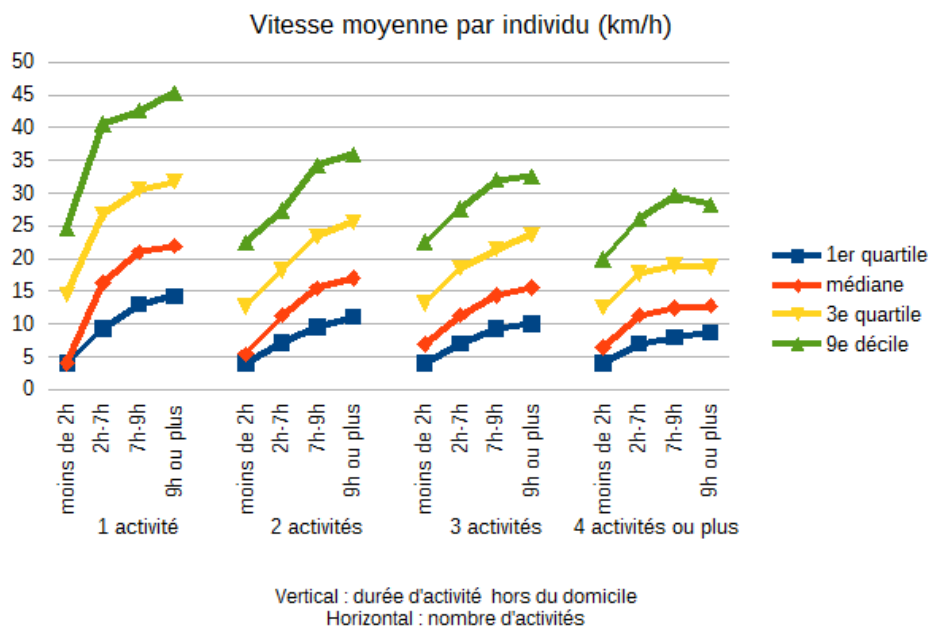
Illustration 56 : Distance du déplacement le plus court et le plus long (en distance) réalisés (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)





### I.C.3.3 Vitesse moyenne

Illustration 57 : Vitesse moyenne par individu (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)

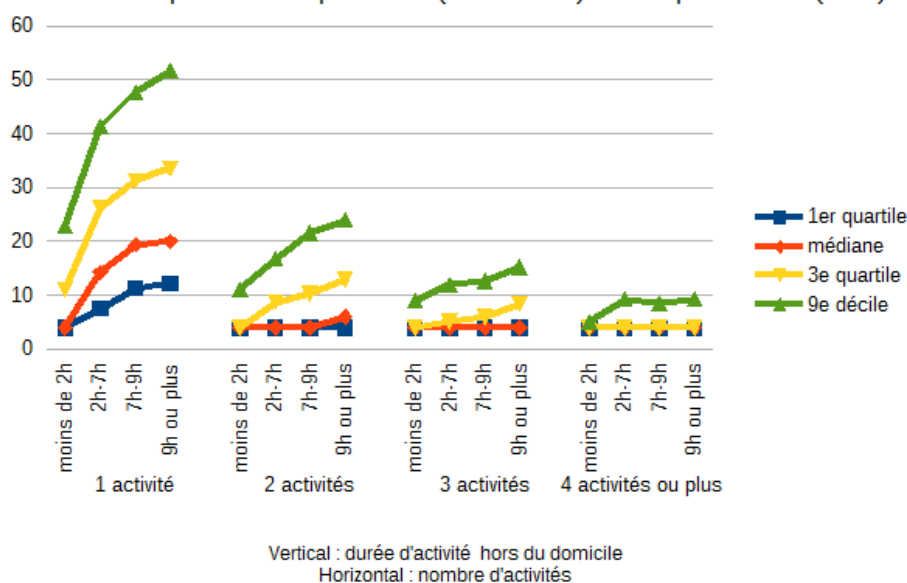


Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

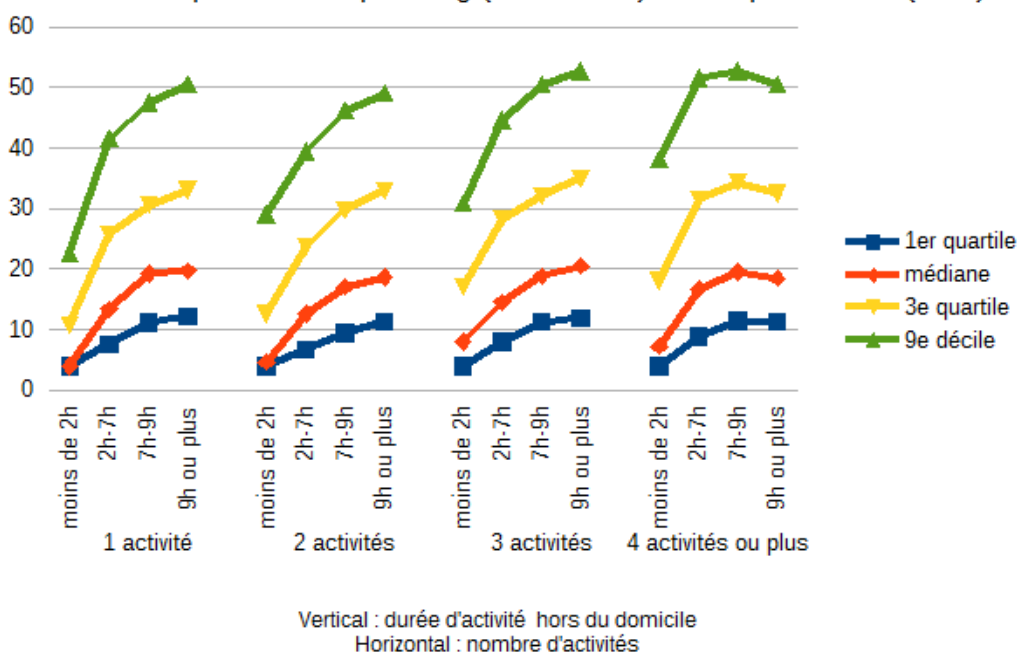
**I.C.3.4 Vitesse du déplacement le plus court et le plus long**

*Illustration 58 : Vitesse (km/h) du déplacement le plus court et le plus long (en distance) réalisé par individu (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)*

Vitesse du déplacement le plus court (en distance) réalisé par individu (km/h)



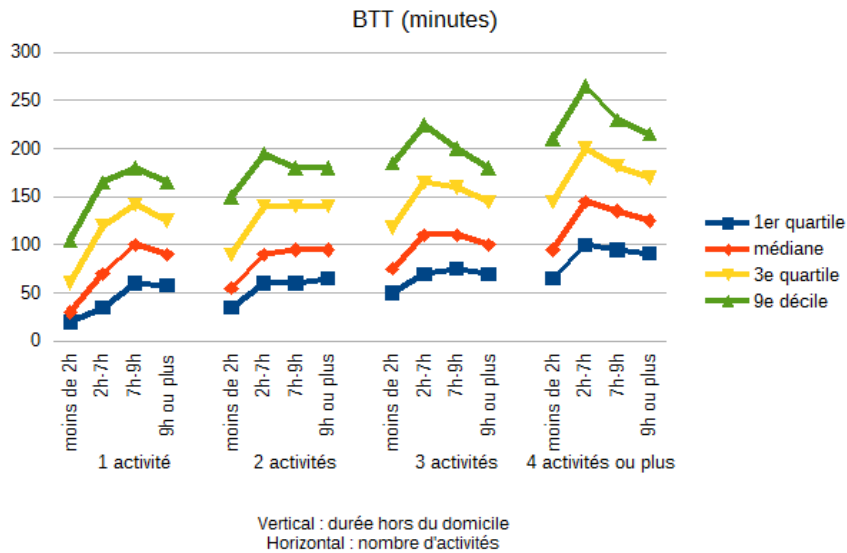
Vitesse du déplacement le plus long (en distance) réalisé par individu (km/h)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

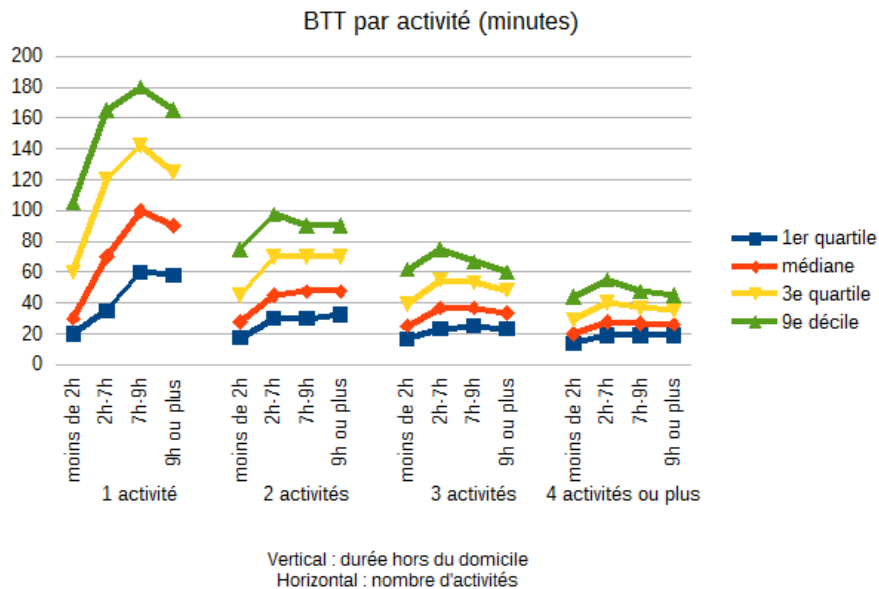
### I.C.3.5 BTT et BTTNAC

Illustration 59 : BTT en fonction du temps passé en activité hors du domicile et du nombre d'activités (en minutes) (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

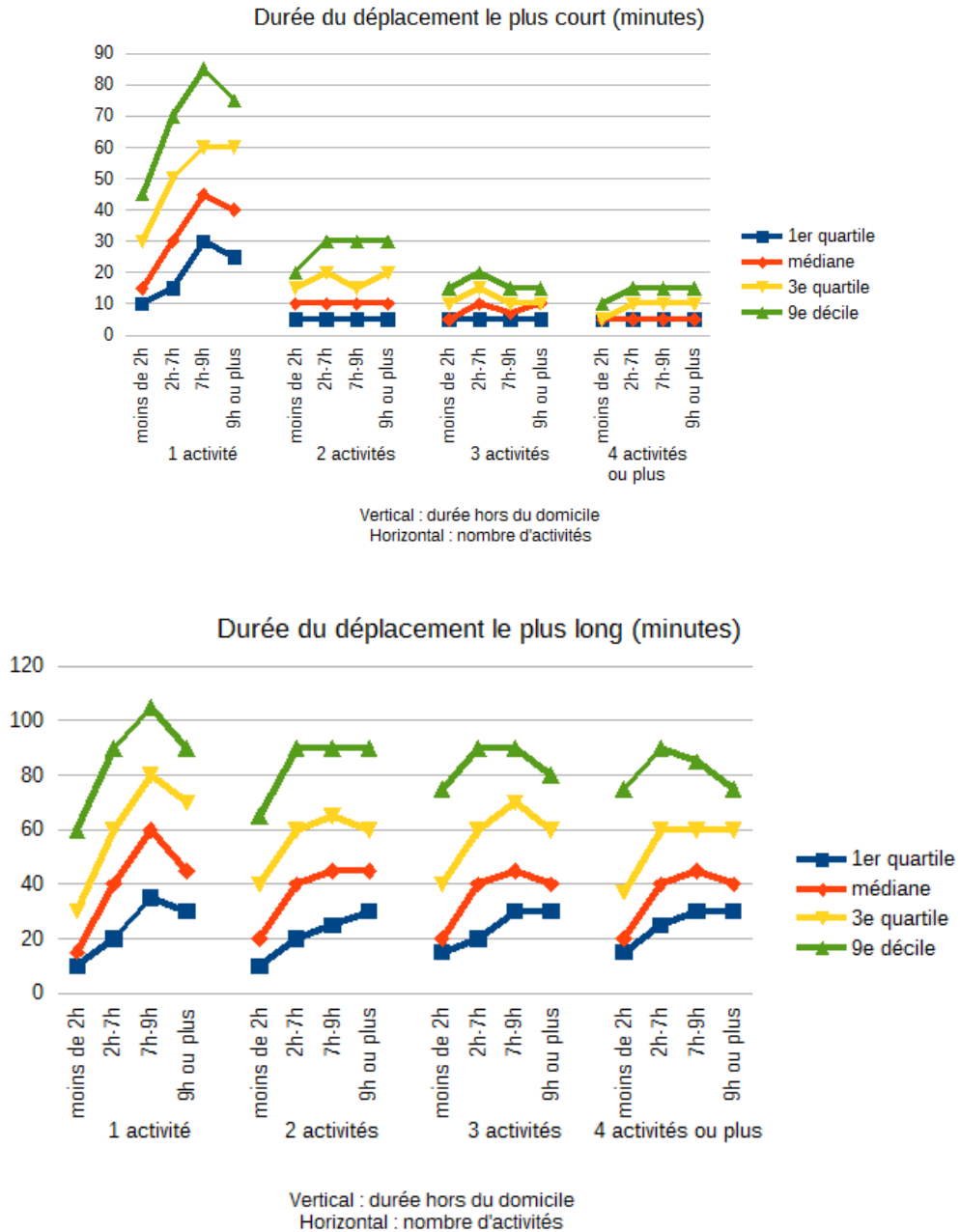
Illustration 60 : BTT par activité en fonction du temps passé en activité hors du domicile et du nombre d'activités (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

### I.C.3.6 Durée du déplacement le plus court et le plus long

Illustration 61 : Durée du déplacement le plus court et le plus long (en temps) réalisés (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)

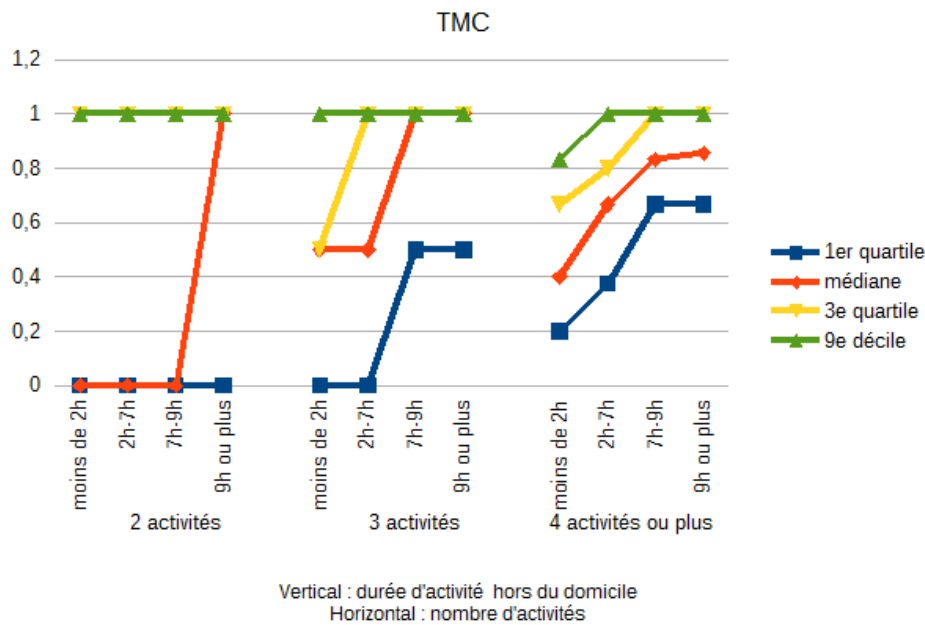


Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, s'étant déplacés le jour de l'enquête  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

### I.C.3.7 Taux de Maximisation de Chaînage

Le TMC ne peut prendre que des valeurs discrètes dont le nombre dépend du nombre d'activités réalisées. Lorsqu'un individu ne réalise que deux activités, le TMC ne peut prendre que les valeurs 0 et 1 : soit l'individu a enchaîné ses deux activités soit il est rentré chez lui entre les deux. Pour trois activités, le TMC peut prendre trois valeurs, selon que toutes les activités ont été chaînées, seulement deux d'entre elles ou aucune. Pour quatre activités ou plus en revanche, le nombre de valeurs qu'il est possible de prendre augmente considérablement.

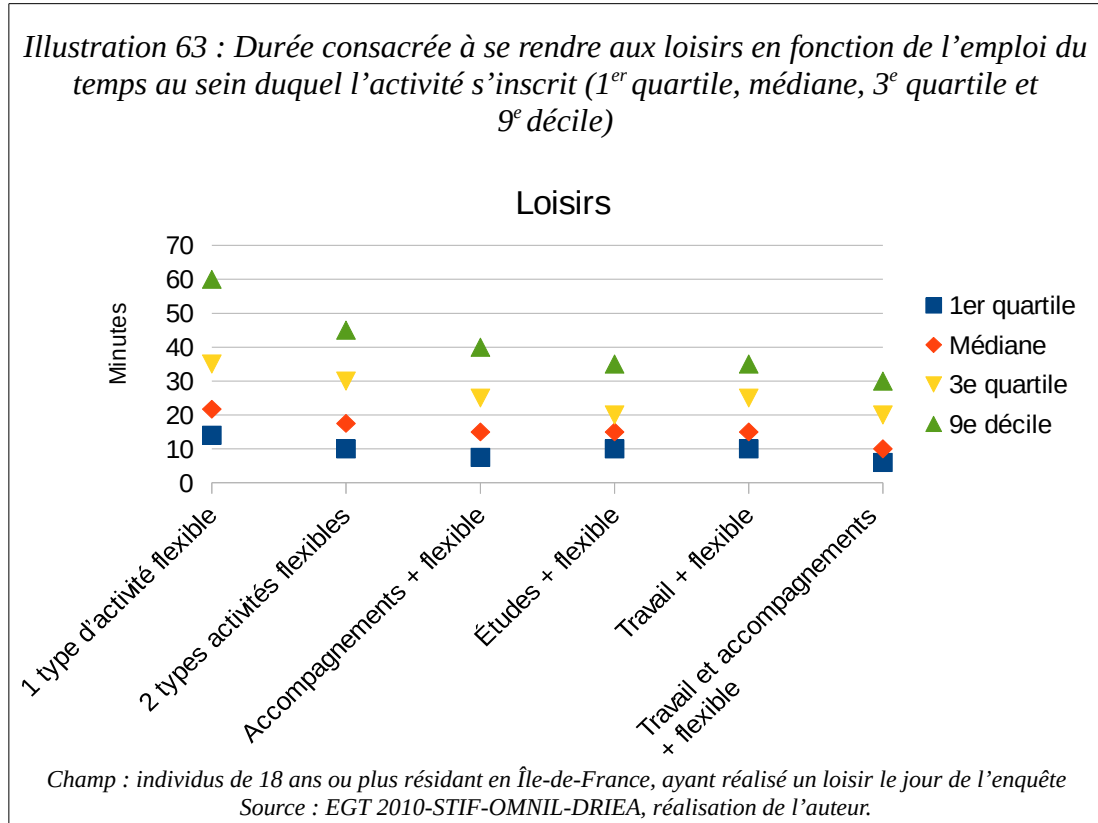
Illustration 62 : TMC en fonction du rythme de vie (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, qui ont réalisé au moins deux activités le jour de l'enquête. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

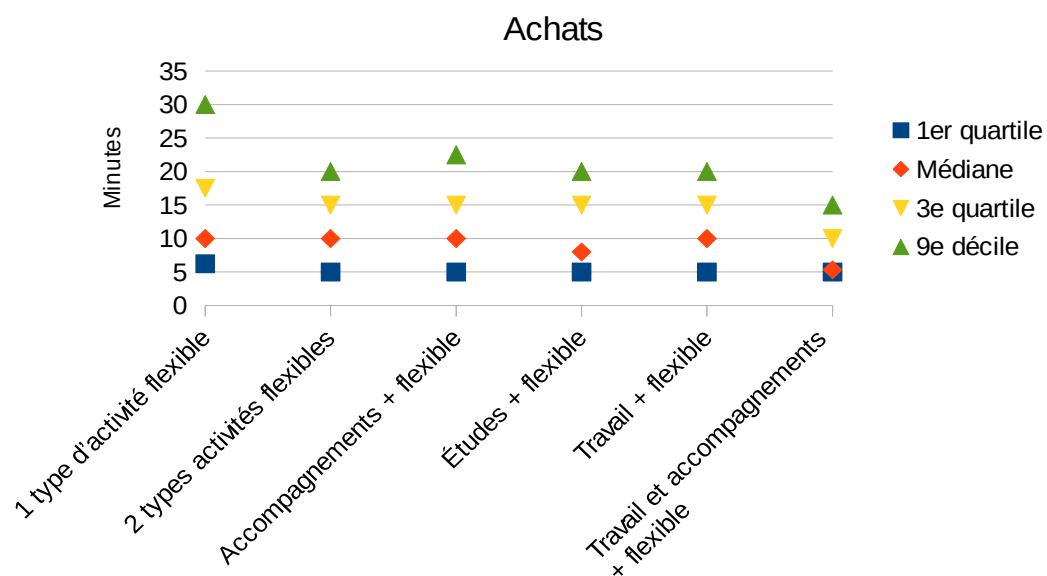
## I.C.4 Chapitre 5 : dispersion des variables

### I.C.4.1 Loisirs



### I.C.4.2 Achats

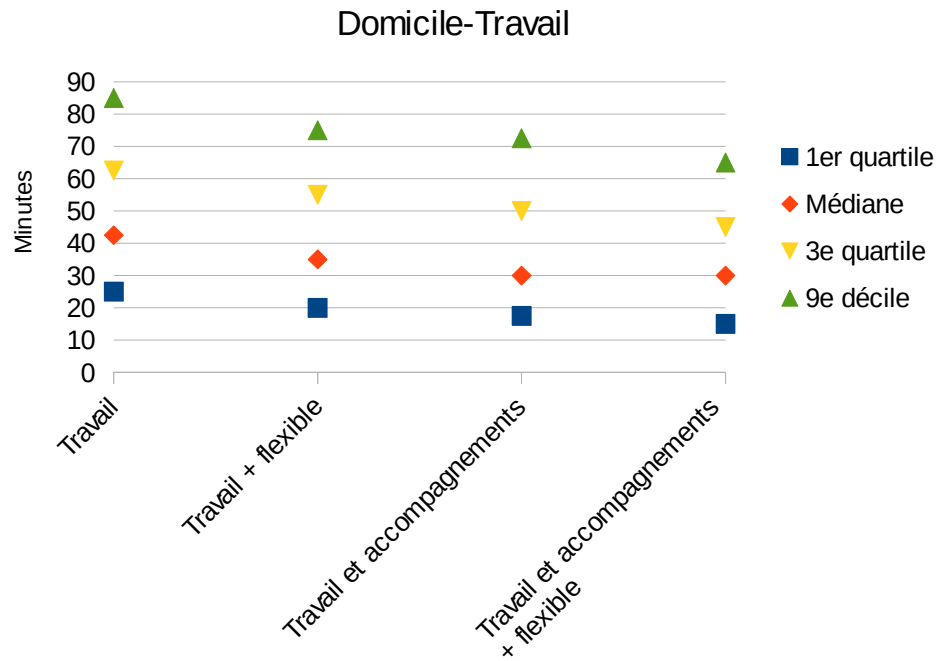
Illustration 64 : Durée consacrée à se rendre aux achats en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'inscrit (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France, ayant fait un achat le jour de l'enquête  
 Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur.

### I.C.4.3 Durées des déplacements domicile-travail

Illustration 65 : Durée domicile-travail en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'inscrit (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : habitants majeurs d'Île-de-France ayant réalisé au moins un trajet en trace directe entre domicile et travail

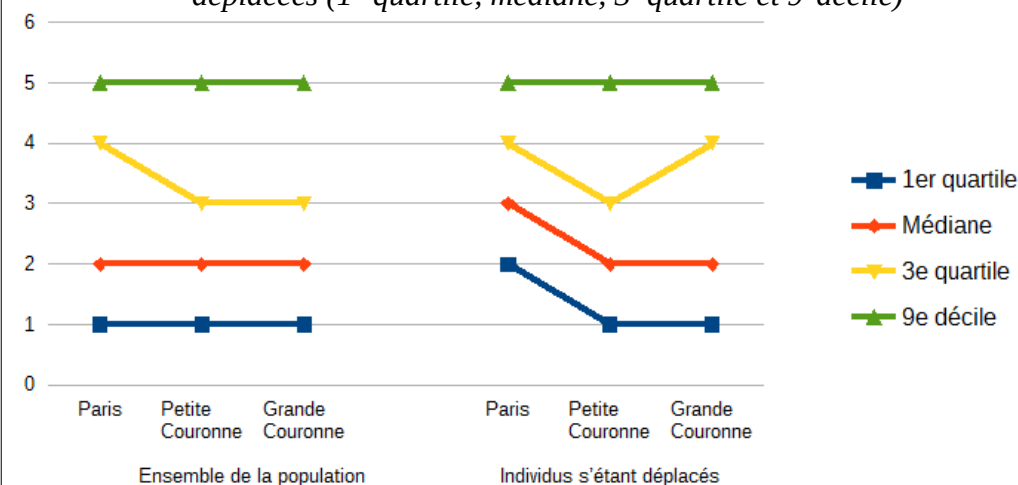
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.



## I.C.5 Chapitre 8

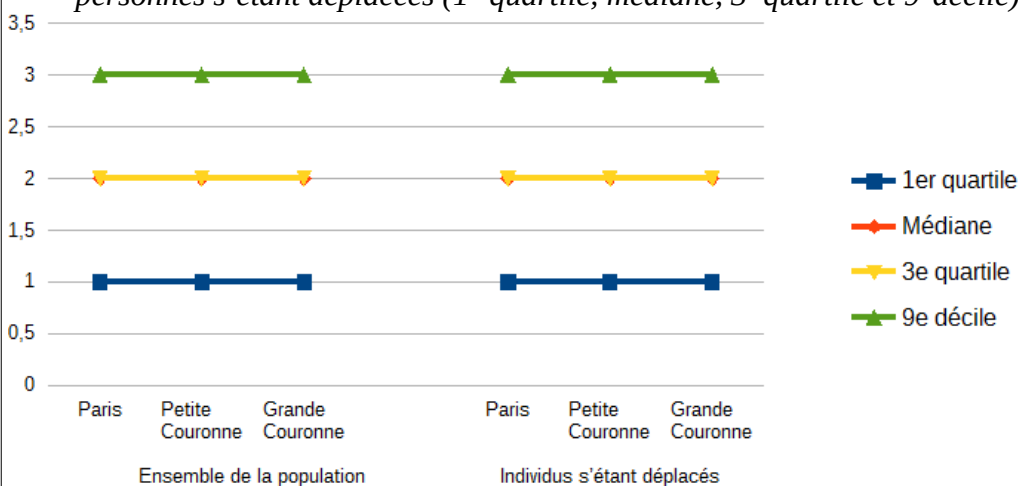
### I.C.5.1 Dispersion pour les indicateurs de rythme de vie

Illustration 66 : Nombre d'activités réalisées (NAC). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



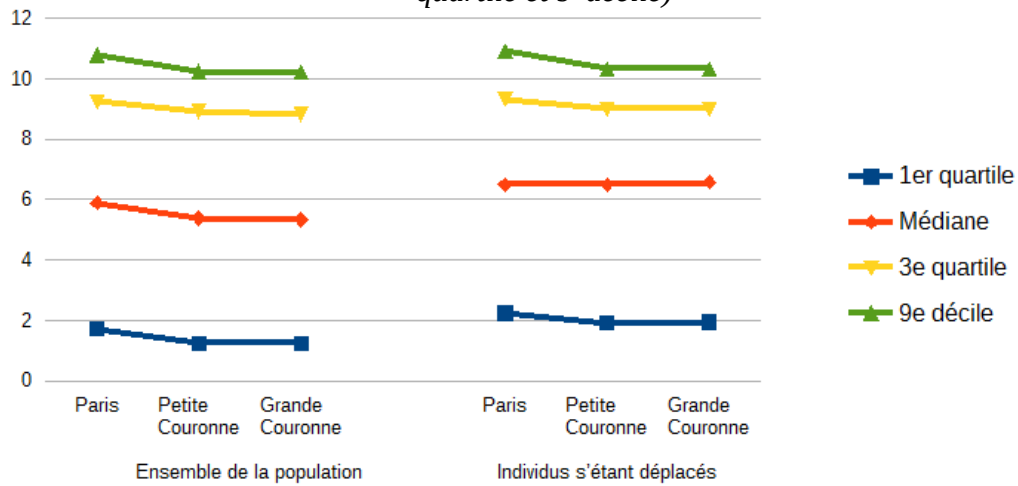
Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

Illustration 67 : Nombre de sphères d'activités (NBSPHdif). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)



Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur

*Illustration 68 : Durée cumulée des activités réalisées hors du domicile (DA) (en heures). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1<sup>er</sup> quartile, médiane, 3<sup>e</sup> quartile et 9<sup>e</sup> décile)*



*Champ : individus de 18 ans ou plus résidant en Île-de-France  
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA, réalisation de l'auteur*

### I.C.5.2 Régressions sur les individus s'étant déplacés

Tableau 42 : Caractérisation des individus s'étant déplacés en fonction du lieu de résidence

Nom de variable	Modalités	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne	Ensemble
Sexe	Homme	46,5	47,3	47,9	47,4
	Femme	53,5	52,7	52,1	52,6
	Total	100	100	100	100
Niveau d'études	Pas bac	17,7	35,6	39,6	33,5
	Bac à bac+2	19,0	25,8	27,7	25,2
	Bac+3 ou plus	54,2	32,2	27,2	34,6
	En cours	9,2	6,5	5,5	6,6
	Total	100	100	100	100
Revenu par unité de consommation	0 - 1 200 euros	21,0	29,3	23,6	25,2
	1 200 - 1 800 euros	21,2	25,7	28,6	26,0
	1 800 - 2 700 euros	23,7	23,7	25,1	24,3
	2 700 euros ou plus	26,6	15,0	15,8	17,7
	Non fourni	7,5	6,2	7,0	6,8
	Total	100	100	100	100
Occupation	Actif occupé CSP+	44,0	34,5	35,1	36,7
	Actif occupé CSP-	15,5	25,6	27,7	24,4
	Étudiant	9,0	6,3	5,4	6,5
	Retraité	19,0	18,7	19,6	19,1
	Autre inactif ou chômeur	12,5	14,9	12,2	13,3
	Total	100	100	100	100
Type de ménage	Célibataire	42,0	28,7	22,0	28,6
	En couple	51,9	62,1	68,6	62,7
	Autre	6,2	9,2	9,4	8,7
	Total	100	100	100	100
Enfants de moins de 11 ans dans le ménage	Non	77,4	67,0	67,2	69,3
	Oui	22,6	33,0	32,8	30,7
	Total	100	100,0	100	100
Enfants entre 11 et 18 ans dans le ménage	Non	86,1	80,4	77,1	80,2
	Oui	13,9	19,6	22,9	19,8
	Total	100	100,0	100	100
Âge	18-34	29,7	28,6	26,5	27,9
	35-54	38,9	42,2	43,2	41,9
	55-64	14,8	14,3	16,2	15,2
	Plus de 64	16,6	15,0	14,1	15,0
	Total	100	100	100	100
Nombre de pièces par unité de consommation du ménage	0 - 1,5	35,4	29,2	15,7	24,8
	1,6 - 2	35,7	36,2	30,1	33,6
	2,1 - 2,7	13,1	14,6	21,2	17,1
	Plus de 2,7	15,8	19,9	33,0	24,5
	Total	100	100	100	100

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France s'étant déplacés.

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur

Tableau 43 : Valeurs des paramètres du modèle de régression d'explication du nombre d'activités différentes (NAC) et de la durée d'activité hors du domicile (DA)

Nom de variable	Modalités	Nombre d'activités		Durée d'activité hors du domicile	
		Coeff.	Écart/RÉF.	Coeff.	Écart/RÉF.
(Intercept)		1,08***	Moy. de la pers. de réf. : 2,95	2,05***	Moy. de la pers. de réf. : 7,76
Sexe	Femme	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Homme	-0,01	-1%	0,08***	9%
Niveau d'études	Pas bac	-0,06***	-6%	-0,06***	-6%
	Bac à bac+2	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Bac+3 ou plus	-0,01	-1%	0,02*	2%
	En cours	-0,15	-14%	0,03	3%
Revenu par unité de consommation	0 - 1 200 euros	-0,07***	-7%	-0,05***	-5%
	1 200 - 1 800 euros	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1 800 - 2 700 euros	0,05***	5%	0,07***	7%
	2 700 euros ou plus	0,06***	6%	0,13***	14%
	Non fourni	-0,12***	-12%	0,02	2%
Lieu de résidence	Paris	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Petite Couronne	-0,11***	-10%	0,01	1%
	Grande Couronne	-0,07***	-7%	0,00	0%
Occupation	Actif occupé CSP+	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Actif occupé CSP-	-0,05***	-5%	-0,02.	-2%
	Étudiant	0,10	11%	-0,16.	-15%
	Retraité	0,08***	8%	-0,94***	-61%
	Autre inactif ou chômeur	0,03.	3%	-1,03***	-64%
Type de ménage	Célibataire	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	En couple	-0,05***	-5%	-0,06***	-5%
	Autre	-0,25***	-22%	0,00	0%
Enfants de moins de 11 ans dans le ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,22***	25%	-0,07***	-7%
Enfants entre 11 et 18 ans dans le ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,03*	3%	0,02*	2%
Âge	18-34	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	35-54	-0,01	-1%	-0,04***	-4%
	55-64	-0,05**	-5%	-0,11***	-11%
	Plus de 64	-0,19***	-17%	-0,3***	-26%
Nombre de pièces par unité de consommation du ménage	0 - 1,5	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1,6 - 2	0,03**	3%	0,00	0%
	2,1 - 2,7	0,05***	5%	0,02	2%
	Plus de 2,7	0,04**	4%	0,00	0%

Signification des codes : 0 '\*\*\*\*' 0,001 '\*\*\*' 0,01 '\*\*' 0,05 '.' 0,1 ' ' 1

Champ : individus majeurs, ayant fait au moins une activité hors du domicile le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

Tableau 44 : Probabilité de réaliser les activités suivantes un jour ouvré donné en fonction de facteurs sociodémographiques. Régressions binomiales.

Nom de variable	Modalités	Travail			Accompagnement ou récupération			Loisirs			Achats			Démarches et affaires personnelles		
		Probabilité	Écart/Réf.	Signif.	Probabilité	Écart/Réf.	Signif.	Probabilité	Écart/Réf.	Signif.	Probabilité	Écart/Réf.	Signif.	Probabilité	Écart/Réf.	Signif.
	(Intercept)	0,81	Réf.	***	0,08	Réf.	***	0,41	Réf.	***	0,44	Réf.	***	0,16	Réf.	***
Sexe	Femme	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Homme	0,88	9%	***	0,05	-31%	***	0,41	0%		0,39	-11%	***	0,15	-6%	*
Niveau d'études	Pas bac	0,81	-1%		0,07	-12%	**	0,38	-8%	***	0,42	-3%		0,15	-7%	.
	Bac à bac+2	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Bac+3 ou plus	0,82	1%		0,08	2%		0,41	0%		0,43	0%		0,16	0%	
	En cours	0,64	-21%	*	0,11	44%		0,30	-27%		0,29	-33%		0,29	83%	*
Revenu par unité de consommation (euros)	0 - 1 200 euros	0,78	-4%	**	0,06	-26%	***	0,39	-5%	*	0,41	-6%	*	0,15	-3%	
	1 200 - 1 800 euros	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1 800 - 2 700 euros	0,84	3%	**	0,07	-4%		0,44	6%	*	0,44	1%		0,15	-3%	
	2 700 euros ou plus	0,87	7%	***	0,07	-4%		0,45	8%	**	0,42	-4%		0,17	5%	
	Non fourni	0,84	4%	*	0,06	-25%	***	0,39	-7%	.	0,36	-17%	***	0,12	-21%	***
Lieu de résidence	Paris	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Petite Couronne	0,83	3%	*	0,09	16%	**	0,36	-14%	***	0,36	-18%	***	0,14	-11%	**
	Grande Couronne	0,82	1%		0,11	40%	***	0,35	-16%	***	0,38	-14%	***	0,13	-17%	***
Occupation	Actif occupé CSP+	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Actif occupé CSP-	0,77	-5%	***	0,08	8%	.	0,41	-1%		0,45	3%		0,16	-2%	
	Étudiant	/	/	/	0,05	-39%		0,59	42%	.	0,57	32%		0,06	-63%	**
	Retraité	/	/	/	0,17	122%	***	0,74	78%	***	0,73	68%	***	0,35	120%	***
	Autre inactif ou chômeur	/	/	/	0,13	65%	***	0,67	61%	***	0,68	56%	***	0,37	134%	***
Type de ménage	Célibataire	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	En couple	0,78	-4%	**	0,11	43%	***	0,37	-11%	***	0,39	-10%	***	0,14	-11%	**
	Autre	0,84	4%		0,04	-48%	***	0,38	-8%	.	0,24	-45%	***	0,15	-2%	
Enfant de moins de 11 ans au sein du ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,77	-5%	***	0,41	435%	***	0,34	-18%	***	0,41	-7%	**	0,16	0%	
Enfant entre 11 et 18 ans au sein du ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,83	2%	*	0,10	25%	***	0,40	-3%		0,41	-6%	**	0,16	1%	
Âge	18-34	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	35-54	0,81	0%		0,09	12%	*	0,34	-17%	***	0,46	6%	*	0,18	12%	*
	55-64	0,77	-6%	***	0,05	-29%	***	0,36	-13%	***	0,50	14%	***	0,17	10%	
	Plus de 64	0,67	-17%	**	0,04	-53%	***	0,30	-28%	***	0,51	17%	***	0,16	-1%	
Nombre de pièces par unité de consommation	0 - 1,5	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1,6 - 2	0,80	-1%		0,09	24%	***	0,42	1%		0,43	-1%		0,16	4%	
	2,1 - 2,7	0,81	0%		0,10	31%	***	0,45	7%	*	0,43	-2%		0,16	-2%	
	2,8 ou plus	0,80	-1%		0,09	19%	**	0,44	6%	.	0,41	-7%	*	0,17	6%	

Signification des codes : 0 '\*\*\*' 0,001 '\*\*' 0,01 '\*' 0,05 '.' 0,1 ' ' 1

Champ : individus majeurs s'étant déplacés au moins une fois le jour de l'enquête, résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

### I.C.5.3 Régressions sur le weekend

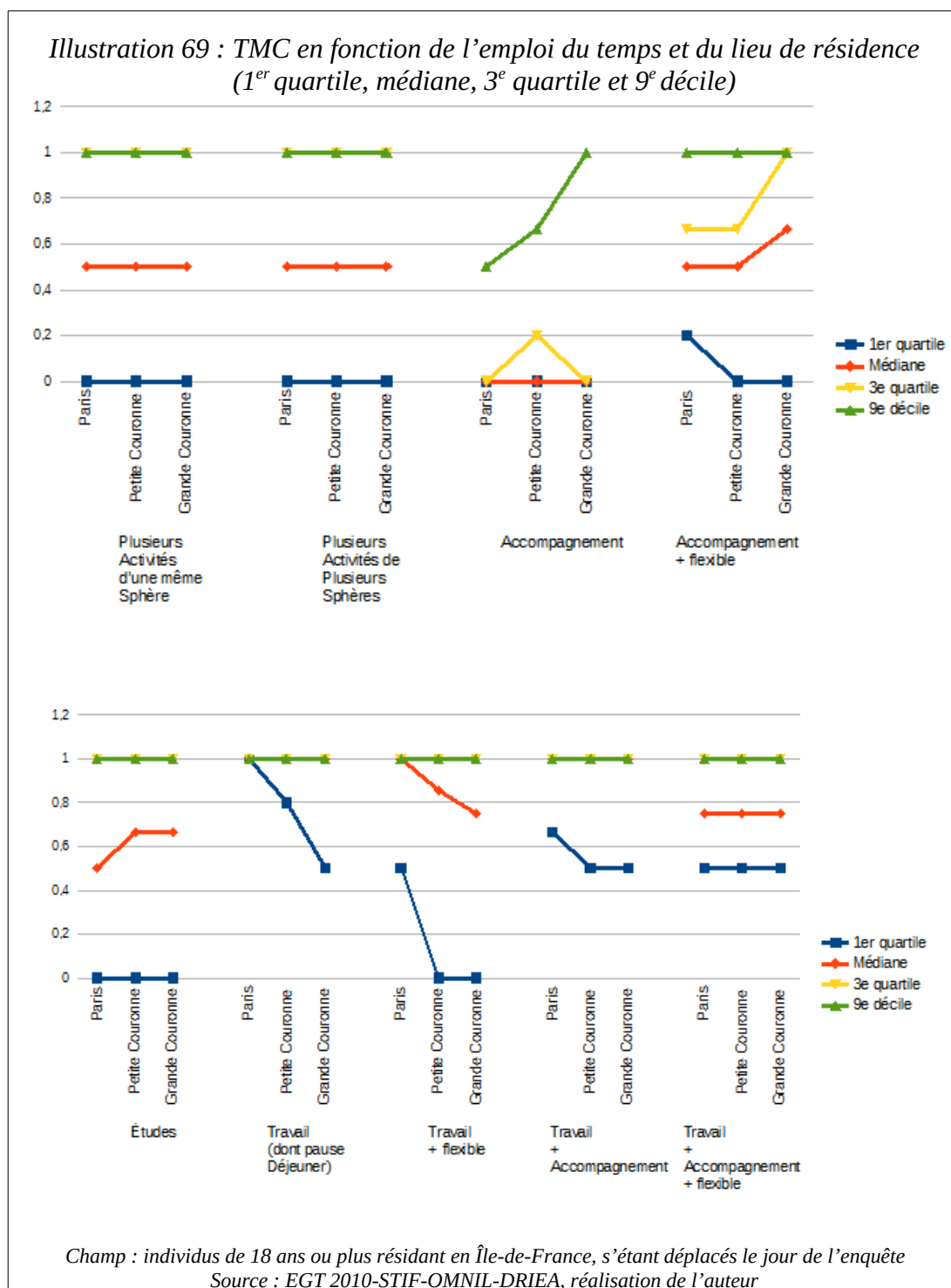
Tableau 45 : Nombre d'activités réalisées le weekend en fonction de facteurs sociodémographiques

Nom de variable	Modalités	Samedi		Dimanche	
		Coeff.	Écart/RÉF.	Coeff.	Écart/RÉF.
(Intercept)		1,11***	Moy. de la pers. de réf. : 3,04	0,50***	Moy. de la pers. de réf. : 1,64
Sexe	Femme	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Homme	0,05	5%	0,11**	11%
Niveau d'études	Pas bac	-0,11**	-11%	-0,07	-7%
	Bac à bac+2	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Bac+3 ou plus	0,09*	9%	0,13**	14%
	En cours	0,53**	70%	0,30	35%
Revenu par unité de consommation	0 - 1 200 euros	-0,31***	-27%	-0,21***	-19%
	1 200 - 1 800 euros	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1 800 - 2 700 euros	0,04	4%	-0,04	-4%
	2 700 euros ou plus	0,01	1%	0,02	2%
	Non fourni	-0,15*	-14%	-0,10	-9%
Lieu de résidence	Paris	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Petite Couronne	-0,21***	-19%	-0,15**	-13%
	Grande Couronne	-0,15***	-14%	-0,15**	-14%
Occupation	Actif occupé CSP+	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Actif occupé CSP-	-0,06	-6%	-0,02	-2%
	Étudiant	-0,47*	-38%	-0,39	-32%
	Retraité	-0,23**	-20%	0,29***	34%
	Autre inactif ou chômeur	-0,26***	-23%	-0,06	-6%
Type de ménage	Célibataire	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	En couple	-0,11**	-11%	-0,09*	-9%
	Autre	-0,54***	-42%	-0,45***	-36%
Enfants de moins de 11 ans dans le ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,04	4%	0,06	6%
Enfants entre 11 et 18 ans dans le ménage	Aucun	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	Au moins un	0,06	6%	0,06	6%
Âge	18-34	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	35-54	0,05	5%	0,09.	9%
	55-64	0,01	1%	-0,09	-8%
	Plus de 64	-0,01	-1%	-0,23*	-21%
Nombre de pièces par unité de consommation du ménage	0 - 1,5	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
	1,6 - 2	-0,03	-3%	0,01	1%
	2,1 - 2,7	-0,06	-5%	0,08	9%
	Plus de 2,7	-0,09.	-9%	0,05	6%

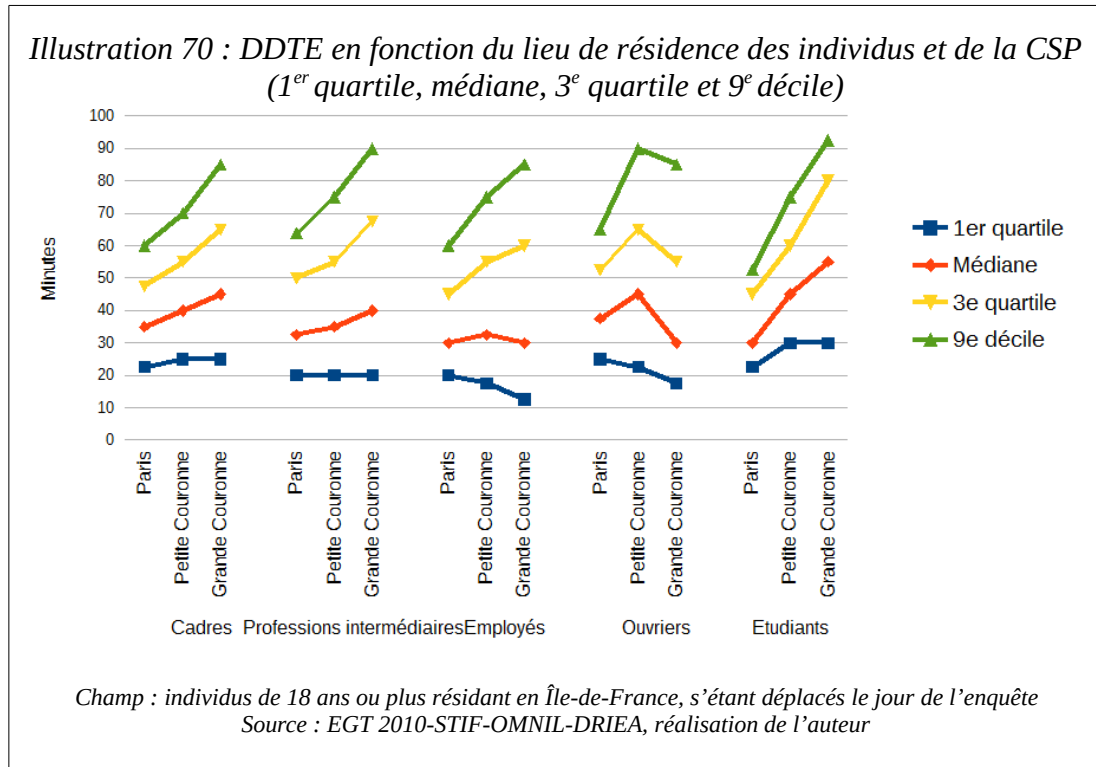
Signification des codes : 0 '\*\*\*' 0,001 '\*\*' 0,01 '\*' 0,05 '.' 0,1 ' ' 1

Champ : individus majeurs résidant en Île-de-France. Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs de l'auteur.

### I.C.5.4 Dispersion pour le TMC



### I.C.5.5 Dispersion des durées des DDTE







# Index des tableaux

Tableau 1 : Caractéristiques sociodémographiques de la population francilienne selon l'EGT 2010 et l'EDT 2010. En pourcentage par catégorie.....	57
Tableau 2 : Caractéristiques des variables entrant dans l'ACP.....	82
Tableau 3 : Catégories de rythme de vie, construites à partir du nombre d'activités et de leur durée totale. Exprimé en % de l'ensemble de la population et en nombre d'individus dans l'EGT 2010.....	85
Tableau 4 : Rythme de vie en fonction de différents facteurs sociodémographiques.	90
Tableau 5 : Probabilité d'utiliser un agenda en fonction de différents facteurs démographiques. Modèle logit quasibinomial.....	101
Tableau 6 : Valeurs trouvées dans la littérature sur la part de la population multimodale.....	114
Tableau 7 : Catégories de modes de transport.....	117
Tableau 8 : Comparaison de différents choix de classification.....	121
Tableau 9 : Probabilité de réaliser un trajet à pied, en voiture et en transports en commun. Régressions quasibinomiales sur modèle LOGIT.....	168
Tableau 10 : Formule du TMC.....	194
Tableau 11 : Nombre d'activités pour motifs non professionnels réalisés un jour ouvrable (hors déjeuner sur pause du midi) en fonction de facteurs sociodémographiques. Régression de poisson.....	204
Tableau 12 : Quatre formes d'interactions entre temps et espace.....	211
Tableau 13 : Répartition des catégories d'activités.....	248
Tableau 14 : Situations théoriques et exemples de problèmes associés.....	249
Tableau 15 : Grands types de situations.....	252
Tableau 16 : Catégories d'emplois du temps.....	254
Tableau 17 : Carnet de déplacement de Zoé (en couple, mère au foyer, trois enfants). En bleu clair : les accompagnements et les récupérations. En rose : les autres activités hors du domicile.....	277
Tableau 18 : Temps consacré à se rendre aux loisirs en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'insère.....	304
Tableau 19 : Temps consacré à se rendre aux achats en fonction de l'emploi du temps.....	317
Tableau 20 : Durée du trajet domicile-travail en fonction de l'emploi du temps.....	329

Tableau 21 : Rythme de vie en fonction de la zone de résidence.....	371
Tableau 22 : Caractérisation des individus en fonction du lieu de résidence (%)....	374
Tableau 23 : Valeurs des paramètres du modèle de régression d'explication du nombre d'activités différentes (NAC) et de la durée cumulée des activités réalisées hors du domicile (DA).....	375
Tableau 24 : Nombre d'activités en fonction du jour de la semaine et du lieu de résidence.....	377
Tableau 25 : Probabilité de réaliser les activités suivantes un jour ouvré en fonction de facteurs sociodémographiques. Régressions binomiales.....	381
Tableau 26 : Probabilité de réaliser des activités flexibles en fonction du lieu de résidence et des activités contraintes. Régressions quasi-binomiales.....	384
Tableau 27 : Accessibilité à l'emploi des actifs franciliens en 2000 pour une heure de déplacement (en % de l'emploi régional de catégorie sociale). Tableau extrait de (Wenglenski 2006). Auteur : Wenglenski.....	393
Tableau 28 : Répartition des étudiants et des lieux d'enseignement supérieur en Île-de-France.....	395
Tableau 29 : Lieux de travail et lieu de résidence en fonction de la CSP. Tableau extrait de (Wenglenski 2006). Auteur : Wenglenski.....	396
Tableau 30 : Durée domicile-travail et domicile-études en fonction du lieu de résidence.....	398
Tableau 31 : Probabilité de réaliser des achats et des loisirs un jour donné pour trois populations distinctes, en contrôlant ou non la durée domicile-travail et domicile-études. Régression quasibinomiale. Nous présentons ici uniquement l'écart à la situation de référence et la significativité.....	401
Tableau 32 : Probabilité pour des travailleurs de réaliser des achats et des loisirs, à durées DDT identiques à celles de Paris.....	403
Tableau 33 : Répartition des commerces sur le territoire.....	408
Tableau 34 : Distance moyenne (km) à parcourir pour avoir accès à une offre au sein des communes en disposant de commerces vendant du pain ou des chaussures.....	408
Tableau 35 : Une fréquence d'achats plus élevée dans Paris. Proportion d'individus ayant réalisé des achats le jour de l'enquête en fonction du lieu de résidence et de la situation face aux contraintes. Entre parenthèses, le nombre d'individus enquêtés concernés, non pondérés.....	413
Tableau 36 : Équipements de loisirs de proximité.....	420
Tableau 37 : Répartition de l'offre de deux types d'équipement de loisirs.....	422
Tableau 38 : Probabilité de réaliser des loisirs, fonction du lieu de résidence et des activités contraintes réalisées.....	424
Tableau 39 : Taux de maximisation de chaînage en fonction de la situation et du lieu de résidence (individus ayant au moins réalisé deux activités).....	436

---

Tableau 40 : Lieux des activités pour les personnes ayant réalisé au moins 2 accompagnements, en fonction du lieu de résidence. En pourcentages.....	448
Tableau 41 : Mode le plus structurant employé pour les accompagnements en fonction du lieu de résidence. En pourcentage.....	450
Tableau 42 : Caractérisation des individus s'étant déplacés en fonction du lieu de résidence.....	530
Tableau 43 : Valeurs des paramètres du modèle de régression d'explication du nombre d'activités différentes (NAC) et de la durée d'activité hors du domicile (DA) .....	531
Tableau 44 : Probabilité de réaliser les activités suivantes un jour ouvré donné en fonction de facteurs sociodémographiques. Régressions binomiales.....	532
Tableau 45 : Nombre d'activités réalisées le weekend en fonction de facteurs sociodémographiques.....	533



# Index des illustrations

Illustration 1 : Découpage de l'Île-de-France en trois couronnes.....	61
Illustration 2 : Deux types de schémas de mobilité pour un individu.....	66
Illustration 3 : Comparaisons entre EDT 2010 et EGT 2010. En pourcentage de la population.....	70
Illustration 4 : Graphique des variables de l'ACP. Dimensions 1 et 2.....	83
Illustration 5 : Répartition des catégories d'occupation au sein d'un plan formé par des variables sociodémographiques.....	96
Illustration 6 : Répartition des catégories d'occupation en fonction de leur rythme de vie un jour donné.....	97
Illustration 7 : Analyse en composantes multiples portant sur les variables sociodémographiques.....	99
Illustration 8 : Pratique monomodale (A) et pratique multimodale incluant de la marche (B).....	118
Illustration 9 : Pratiques modales en fonction du rythme de vie et du lieu de résidence.....	126
Illustration 10 : Part de la population pratiquant la marche en fonction du nombre d'activités et de la durée cumulée des activités réalisées hors du domicile.....	129
Illustration 11 : Pratiques modales en fonction de l'utilisation ou non d'un agenda et du lieu de résidence.....	132
Illustration 12 : Pratiques modales en fonction du statut d'occupation, de l'utilisation ou non d'un agenda et du lieu de résidence.....	134
Illustration 13 : Pratiques modales en fonction du type d'occupation et du lieu de résidence.....	155
Illustration 14 : Portée et durée des déplacements intégralement piétons en fonction de lieu du résidence et du type d'occupation de la personne réalisant le déplacement.....	157
Illustration 15 : Distance moyenne par déplacement en fonction du rythme de vie (km).....	183
Illustration 16 : Distance du trajet le plus court et du trajet le plus long en fonction du rythme de vie (km).....	184
Illustration 17 : Vitesse moyenne globale (distance totale parcourue par budget-temps de transport) en fonction du temps hors du domicile et du nombre d'activités pratiquées.....	186
Illustration 18 : Vitesse du déplacement le plus court et le plus long (en distance) au cours d'un trajet en fonction du rythme de vie.....	187

Illustration 19 : BTT et BTT par activité en fonction du nombre d'activités et du temps hors du domicile.....	189
Illustration 20 : Durée du déplacement le plus court et le plus long réalisé par individu en fonction du nombre d'activités et de la durée hors du domicile.....	191
Illustration 21 : TMC en fonction du rythme de vie.....	194
Illustration 22 : Disposition dans l'espace d'une activité flexible.....	256
Illustration 23 : Schémas de mobilité sans et avec chaînage des activités.....	257
Illustration 24 : Cas d'une activité flexible « sur le chemin » d'une activité fixe....	259
Illustration 25 : Durée consacrée aux loisirs dans une boucle contenant des achats	260
Illustration 26 : Emploi du temps avec chaînage d'activités identiques non fixes...	261
Illustration 27 : Position des loisirs des actifs en fonction de l'emploi du temps et du statut familial.....	289
Illustration 28 : Durée moyenne par déplacement en fonction du type d'emploi du temps et du chaînage.....	293
Illustration 29 : Durée moyenne de transport par activité en fonction du type d'emploi du temps et du chaînage.....	294
Illustration 30 : Part des activités interstitielles en fonction de la place de l'activité dans la boucle.....	332
Illustration 31 : Probabilité de réaliser des activités en fonction du lieu de résidence .....	379
Illustration 32 : Probabilité de réaliser différents types d'achats selon le lieu de résidence.....	407
Illustration 33 : Durée moyenne pour se rendre aux achats en fonction du lieu de résidence et du type d'emploi du temps (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	414
Illustration 34 : Le surplus d'achats des Parisiens concentré sur les déplacements de proximité.....	417
Illustration 35 : Mode de transport employé pour les achats.....	418
Illustration 36 : Durées (en minutes) consacrées à se rendre à des loisirs, en fonction du lieu de résidence et de l'emploi du temps (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	425
Illustration 37 : Le surplus de loisirs des Parisiens ne se concentre pas sur les durées courtes.....	427
Illustration 38 : Mode de transport induit par les loisirs en fonction du lieu de résidence et des activités obligatoires réalisées (en % des individus).....	432
Illustration 39 : Mode de transport en fonction de la durée du trajet de sa destination (en % des déplacements).....	434

---

Illustration 40 : Façon dont s'insèrent les activités flexibles en fonction du lieu de résidence des individus.....	438
Illustration 41 : en % des personnes qui travaillent, mais ne font pas d'accompagnements. Activités d'achats et de loisirs.....	441
Illustration 42 : Type de boucle où s'insèrent les activités en fonction du lieu de résidence de la personne qui la réalise.....	449
Illustration 43 : Probabilité de réaliser un achat en fonction du mode de transport employé pour l'accompagnement et du lieu de résidence.....	451
Illustration 44 : Probabilité de réaliser des loisirs en fonction du mode de transport employé pour les accompagnements et du lieu de résidence.....	453
Illustration 45 : Carreaux, portée et trajet réel.....	508
Illustration 46 : Schémas de mobilité sans et avec chaînage des activités.....	510
Illustration 47 : Mode induit par un trajet vers un lieu de loisir dans une boucle contenant des achats.....	512
Illustration 48 : Emploi du temps avec chaînage d'activités identiques non fixes...	513
Illustration 49 : Pratiques modales en Petite Couronne en fonction du rythme de vie .....	514
Illustration 50 : Part de la population pratiquant la marche en fonction du nombre d'activités et de la durée hors du domicile.....	515
Illustration 51 : Pratique modale en fonction du statut d'occupation, de l'utilisation ou non d'un agenda parmi les habitants de Petite Couronne.....	515
Illustration 52 : Pratique modale en fonction du statut d'occupation des habitants de Petite Couronne.....	516
Illustration 53 : Portée des déplacements piétons en fonction du statut d'occupation et du lieu de résidence de la personne qui a réalisé le déplacement (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	517
Illustration 54 : Durée des déplacements piétons en fonction du statut d'occupation et du lieu de résidence de la personne qui a réalisé le déplacement (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	517
Illustration 55 : Distance moyenne par déplacement par individu (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	518
Illustration 56 : Distance du déplacement le plus court et le plus long (en distance) réalisés (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	519
Illustration 57 : Vitesse moyenne par individu (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	520
Illustration 58 : Vitesse (km/h) du déplacement le plus court et le plus long (en distance) réalisé par individu (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	521



Illustration 59 : BTT en fonction du temps passé en activité hors du domicile et du nombre d'activités (en minutes) (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile)....	522
Illustration 60 : BTT par activité en fonction du temps passé en activité hors du domicile et du nombre d'activités (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).	522
Illustration 61 : Durée du déplacement le plus court et le plus long (en temps) réalisés (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	523
Illustration 62 : TMC en fonction du rythme de vie (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	524
Illustration 63 : Durée consacrée à se rendre aux loisirs en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'inscrit (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	525
Illustration 64 : Durée consacrée à se rendre aux achats en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'inscrit (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	526
Illustration 65 : Durée domicile-travail en fonction de l'emploi du temps au sein duquel l'activité s'inscrit (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	527
Illustration 66 : Nombre d'activités réalisées (NAC). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	528
Illustration 67 : Nombre de sphères d'activités (NBSPHdif). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	528
Illustration 68 : Durée cumulée des activités réalisées hors du domicile (DA) (en heures). Valeurs pour deux populations : l'ensemble de la population d'Île-de-France, et uniquement les personnes s'étant déplacées (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	529
Illustration 69 : TMC en fonction de l'emploi du temps et du lieu de résidence (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	534
Illustration 70 : DDTE en fonction du lieu de résidence des individus et de la CSP (1er quartile, médiane, 3e quartile et 9e décile).....	535

# Table des matières

<b>Introduction générale.....</b>	<b>9</b>
Introduction.....	9
I.Évolutions du rapport au temps.....	12
I.A.Un nouveau rapport au temps.....	12
I.B.Débat sur l'importance à accorder à l'espace et aux déplacements.....	14
I.B.1Deux visions des évolutions du rapport au temps à l'échelle individuelle.....	15
I.B.2Débat sur l'importance à accorder à l'espace.....	16
I.C.Rôle de la mobilité quotidienne dans le rapport au temps.....	18
I.C.1Rapport au temps et modes de transport employés.....	19
I.C.1.1Différents diagnostics quant aux modes de transport adaptés au temps hypermoderne.....	20
I.C.1.2Différences de diagnostic liées à des offres de transport distinctes.....	21
I.C.2La faiblesse de la prise en compte des marges de manœuvre dans l'espace.....	22
Conclusion provisoire.....	26
II.Outils conceptuels et définitions.....	27
II.A.Conceptualisation et opérationnalisation du rapport au temps.....	27
II.A.1Revue de littérature : un rapport du temps protéiforme.....	27
II.A.2Quatre composantes imbriquées permettant d'opérationnaliser le concept de rapport au temps.....	28
II.B.Deux axes d'analyse des tactiques individuelles d'agencement des activités dans le temps et dans l'espace.....	31
II.B.1Analyser les marges de manœuvre sur la distribution des activités dans l'espace à l'aide de Hägerstrand et de Koenig.....	31
II.B.2Analyser les agencements des activités entre elles par les pratiques de chaînage.....	33
III.Modes de transport, répartition des destinations dans l'espace et rapport au temps : quels liens ?.....	35
III.A.Hypothèse nulle : le rapport au temps détermine les modes de transport utilisés.....	35
III.B.Hypothèse à valider : l'espace et les modes de transport induisent des disparités dans les rapports au temps.....	37
III.B.1L'usage de la proximité pourrait compenser la vitesse.....	37
III.B.2L'efficacité des modes de transport en matière de chaînage dépend du lieu où ils sont employés.....	38
III.B.3Un « effet quartier » sur le rapport au temps dû à la disposition des opportunités et des modes de transport.....	39
IV.Plan.....	41

## Partie I Qualifier les pratiques de mobilité lorsque le quotidien se complexifie.45

Introduction à la partie I.....	45
Chapitre 1 Questions de méthode.....	47
Introduction.....	47
I.Différentes sources de données.....	48
I.A.Qualitatif : exploitation de deux corpus d'entretiens semi-directifs.....	48
I.A.1Entretiens sur la mobilité et le rythme de vie.....	48
I.A.2Entretiens sur les pratiques d'achat en ligne en Seine-et-Marne.....	50
I.B.Quantitatif : exploitation de deux enquêtes de grande ampleur.....	53
I.B.1Enquête Globale Transport 2010 (EGT 2010).....	53
I.B.2Enquête Emploi du Temps (EDT 2010).....	55
II.Question de géographie.....	58
II.A.Comment caractériser géographiquement un individu ?.....	58
II.B.Choix d'un découpage géographique pour les analyses quantitatives. .	59
III.Faire parler les bases de données.....	61
III.A.Rendre compte des programmes d'activités à travers l'EGT 2010....	62
III.A.1Activités et sphères d'activités.....	62
III.A.2Schémas de mobilité.....	66
III.B.Analyser la mobilité à l'aide de l'EDT 2010.....	67
Conclusion.....	71
Chapitre 2 Des pratiques modales corrélées au rapport au temps.....	73
Introduction.....	73
I.Un rapport au temps variable... dans le temps.....	74
I.A.Un rapport au temps déjà étudié sous l'angle du milieu social et de la position dans le cycle de vie.....	75
I.A.1Éléments fixes dans le temps.....	75
I.A.1.1Le rôle du milieu social.....	75
I.A.1.2Le genre.....	76
I.A.2Des pistes vers un rapport au temps variable dans le temps.....	77
I.A.2.1L'importance de la position dans le cycle de vie.....	77
I.A.2.2Les événements de la journée responsables de variations dans le rapport au temps.....	78
I.B.Mesurer quantitativement un rapport au temps multidimensionnel.....	79
I.B.1Rythme de vie et allocation du temps à travers l'EGT 2010.....	79
I.B.2Analyser la gestion du temps à travers l'EDT 2010.....	85
I.C.Un rythme de vie qui varie en fonction de facteurs sociaux et temporels .....	88
I.C.1Un rythme de vie qui varie en fonction du statut social.....	88
I.C.2Un rythme de vie qui varie en fonction de la position dans le cycle de vie.....	92
I.C.3Un rythme de vie qui varie d'un jour sur l'autre.....	94
I.C.3.1L'importance du jour de la semaine.....	94
I.C.3.2Les congés modifient le rythme de vie à milieu social identique .....	94

I.D.La gestion du temps varie en fonction de facteurs sociaux et temporels	100
I.D.1La gestion du temps varie en fonction du statut social.....	100
I.D.2La gestion du temps varie en fonction de la position dans le cycle de vie.....	102
I.D.3En fonction du jour de la semaine et des circonstances.....	105
Conclusion sur la variabilité du rapport au temps.....	107
II.Des pratiques modales qui varient en fonction du rapport au temps.....	108
II.A.Réfléchir en termes de « pratiques modales » et non de « modes de transport ».....	110
II.A.1Une prise en compte récente du caractère multimodal de la mobilité	110
II.A.2Selon la littérature, des pratiques multimodales fréquentes à l'échelle de la semaine.....	113
II.A.3Une variabilité encore conséquente à l'échelle de la journée en Île-de-France.....	118
II.B.Des pratiques modales liées au rapport au temps.....	124
II.B.1Utiliser une variété de modes de transport pour une variété d'activités.....	124
II.B.2Des pratiques modales qui varient en fonction de la gestion du temps.....	130
Conclusion.....	135
Chapitre 3 Une réflexivité sur les modes de transport liée aux lieux plus qu'au temps	137
Introduction.....	137
I.Les pratiques modales comme constructions face à des problèmes.....	138
I.A.Des pratiques modales dont la vision globale échappe aux enquêtes... 139	139
I.B.Unes constructions progressives des pratiques modales en réponse à des contraintes.....	141
I.B.1Une absence de construction d'ensemble.....	141
I.B.2L'apprentissage d'alternatives qui passe par la confrontation à des problèmes.....	142
I.B.3La multimodalité comme adaptation contrainte aux circonstances	145
I.B.4La multimodalité dans l'espace comme résultat d'une sédimentation progressive.....	148
Conclusion intermédiaire : une réflexivité ponctuelle, une rationalité en temps.....	150
II.Des logiques modales rationnelles en temps par rapport aux destinations, quel que soit le rapport au temps de long terme.....	152
II.A.Pratiques modales des personnes non pressées : le résultat d'une logique rationnelle en termes de temps.....	154
II.A.1Un paradoxe : des pratiques modales faisant la part belle à la marche... mais dont les modes motorisés ne sont pas absents.....	154
II.A.2Des pratiques pédestres à ne pas confondre avec des promenades	156

II.A.2.1 Des portées et des durées de trajets piétons qui dépendent peu des contraintes des individus qui les réalisent.....	156
II.A.2.2 Les enquêtés distinguent clairement entre trajets piéton et promenade.....	159
II.A.3 L'obligation de sortir du quartier qui motive des trajets motorisés .....	160
II.B. Pratiques modales d'une population a priori très contrainte : les familles avec enfants.....	164
II.B.1 Une population réputée pour sa pratique automobile.....	164
II.B.2 Stabilité des choix modaux et des lieux des adultes à l'arrivée des enfants.....	169
II.B.3 Les enfants génèrent des destinations qui évoluent en fonction de leur âge.....	174
Conclusion : l'usage de la voiture n'est pas lié directement à la pression temporelle imposée par la présence d'enfants.....	177
Conclusion.....	178
Chapitre 4 Modalités d'arbitrage entre temps et espace.....	181
Introduction.....	181
I. Une hausse du rythme de vie associée à une réduction du temps de déplacement par activité.....	182
I.A. Distances : les déplacements de proximité augmentent avec le rythme de vie.....	182
I.A.1 Baisse des distances moyennes quand le rythme de vie augmente.....	182
I.A.2 Due à une baisse de la distance minimale parcourue.....	184
I.A.3 Vitesses : baisse avec le nombre d'activités, hausse avec le temps hors du domicile.....	185
I.B. Des durées de transport réduites.....	187
I.B.1 Réduction moyenne des temps de transport.....	188
I.B.2 Une réduction du temps moyen due à l'apparition de trajets très courts.....	189
I.B.3 Chaînage : hausse avec le rythme de vie.....	193
II. Quatre articulations entre pratique du temps et de l'espace.....	195
II.A. L'espace comme ressource : l'usage de l'espace découle de celui du temps.....	196
II.A.1 Les distances et les durées reflètent une volonté de remplir son emploi du temps.....	196
II.A.2 L'espace parcouru comme résultat de tactiques visant à minimiser les durées de trajet en situation contrainte par le temps.....	200
II.B. L'espace comme friction : le rapport au temps modulé par l'espace. .	202
II.B.1 Des contraintes spatiales comme obstacle à la multiplication des activités.....	202
II.B.1.1 Une contrainte directe sous la forme d'un obstacle pour accéder une activité.....	202
II.B.1.2 Une contrainte indirecte en réduisant le temps disponible pour réaliser d'autres activités.....	203

II.B.2L'espace générateur d'opportunités lorsque les distances sont faibles.....	210
Conclusion : deux logiques d'optimisation de la mobilité.....	211
Conclusion de la partie I.....	213
Chapitre 5 Transition théorique : une approche de l'agir par l'analyse des situations .....	217
Introduction.....	217
I.Un cadre théorique axé sur l'action.....	219
I.A.Objectifs de ce cadre théorique.....	219
I.B.De la routine à la situation problématique.....	220
I.C.La « situation » comme cadre et contexte de la prise de décision.....	223
I.C.1Une façon d'analyser l'apprentissage en contexte.....	223
I.C.2La construction des comportements encadrée par des contraintes et des ressources.....	224
II.Comment s'oriente l'action ?.....	226
II.A.Pour Popper et Parsons : des actions orientées par un objectif.....	226
II.B.Joas et les pragmatistes : des actions orientées, mais pas forcément par un objectif.....	227
II.C.Les valeurs peu claires pour les enquêtes révélées en situation.....	228
II.D.La situation orientée crée des fins.....	230
III.Interaction entre situation, valeurs et objectifs.....	231
III.A.La situation effectue un tri parmi les actions possibles.....	231
III.A.1Choisir entre différentes valeurs en compétition.....	231
III.A.2Choisir parmi différentes déclinaisons d'une même valeur.....	232
III.B.La situation ne s'impose pas simplement à l'individu.....	233
III.B.1La situation ne crée pas des buts ex nihilo.....	233
III.B.2L'individu peut agencer son environnement pour simplifier son action.....	234
Conclusion et reformulation de la question de départ.....	237
<b>Partie II Analyser les conditions d'un rapport au temps hypermoderne par les situations temporelles complexes.....</b>	<b>239</b>
Introduction à la partie II.....	239
Chapitre 6 Outils pour l'analyse des situations.....	241
Introduction.....	241
I.Analyser les situations contenues dans les emplois du temps.....	242
I.A.Distinction entre analyses qualitative et quantitative.....	242
I.A.1L'observation des comportements qui renseigne sur les valeurs des individus.....	242
I.A.2Les arbitrages entre sphères de valeur visibles uniquement qualitativement.....	243
I.B.Qu'est-ce qu'un problème ? Exemple.....	244
I.C.Définir les situations à étudier.....	246

I.C.1 Une situation : une activité contrainte par d'autres dans sa réalisation.....	247
I.C.2 Une hiérarchie des activités qui permet de réduire le nombre de situations différentes existantes.....	250
I.C.3 Cinq types de situations.....	251
I.C.4 Indicateurs décrivant les situations pour l'analyse quantitative.....	252
II. Analyser les pratiques de l'espace : méthodes de calcul des durées de trajet liées aux activités.....	254
II.A. Le problème d'activités inscrites dans des schémas de mobilité complexes.....	255
II.B. Mesurer la durée de transport consacrée à une activité « flexible ».....	257
II.B.1 Principe général.....	258
II.B.2 Cas particuliers.....	259
Conclusion.....	262
Chapitre 7 Le chaînage et la proximité : socle d'un rapport au temps hypermoderne .....	263
Introduction.....	263
I. Maximiser les opportunités au quotidien : un objectif qui demande du temps ou du chaînage.....	264
I.A. Des pratiques de chaînage peu pérennes lorsque toutes les activités sont fixes dans le temps et dans l'espace.....	265
I.A.1 Le souci accordé à l'éducation des enfants génère des activités fixes dans le temps et dans l'espace.....	266
I.A.1.1 La scolarité des enfants.....	266
I.A.1.2 L'injonction normative aux activités extrascolaires des enfants .....	267
I.A.2 La fixité dans le temps qui impose l'abandon de certaines activités .....	269
I.A.2.1 Des rythmes institutionnels qui déterminent les horaires.....	269
I.A.2.2 Sacrifier des activités secondaires pour pouvoir réaliser l'activité principale à l'endroit souhaité.....	272
I.A.3 Articuler plusieurs activités fixes dans l'espace et le temps : chaîner pour ne pas renoncer aux activités.....	273
I.A.3.1 L'articulation d'horaires de travail fixes et d'accompagnements .....	274
I.A.3.2 L'articulation de plusieurs accompagnements entre eux.....	275
I.A.3.3 En cas d'impossibilité de chaîner : un emploi du temps peu diversifié avec de nombreux temps morts.....	276
I.B. Un chaînage pérenne entre destinations fixes grâce à la flexibilité temporelle de certaines activités de la chaîne.....	279
I.B.1 Chaîner pour optimiser le temps de chaque activité : l'exemple des adultes avec des horaires de travail souples.....	279
I.B.1.1 Conséquences temporelles : les horaires de l'école rigidifient les horaires de travail.....	280
I.B.1.2 Conséquences sur la mobilité : le chaînage pour maximiser le temps passé à travailler.....	280

I.B.2 Chaîner pour économiser du temps de transport : l'exemple des loisirs des actifs sans enfants.....	282
I.B.2.1 Des rythmes de travail qui laissent du temps pour les loisirs.....	282
I.B.2.2 Un rapport détendu au travail et à la vie domestique.....	283
I.B.2.3 Des loisirs très « spécifiques ».....	285
I.B.2.4 Conséquences sur la mobilité : chaîner loisirs et travail pour avoir le temps de réaliser ses activités.....	288
I.C. Impact du chaînage sur la gestion du temps.....	290
I.C.1 Le chaînage représente une économie de temps de transport.....	291
I.C.2 Le chaînage représente une stratégie qui oriente la situation pour assurer le maintien de l'activité.....	294
I.C.3 Mais le chaînage entre activités rigides dans l'espace « consomme » des marges de manœuvre temporelles.....	296
II. Minimiser le temps de transport : le moyen de réaliser des activités non prioritaires au quotidien.....	298
II.A. Le développement de pratiques interstitielles pour intégrer des activités non prioritaires.....	299
II.A.1 Intégrer des loisirs dans les emplois du temps très contraints : l'exemple des actifs occupés avec enfants.....	299
II.A.1.1 Des créneaux de loisirs menacés.....	300
II.A.1.2 Insérer les activités dans les interstices du quotidien.....	301
II.A.1.3 Un ajustement des lieux de loisirs pour réduire le temps consacré à s'y rendre.....	304
II.A.2 Intégrer les achats en situation contrainte : l'exemple des ménages avec enfants et des actifs occupés.....	306
II.A.2.1 Faible priorité des achats par rapport aux autres activités....	306
II.A.2.2 La faible priorité des achats permet leur fractionnement et une densification du quotidien.....	313
II.A.2.3 Un fractionnement qui passe par une optimisation des lieux d'achats.....	317
II.B. La proximité improvisatrice pour contrer l'instabilité des obligations quotidiennes : le cas des loisirs étudiants.....	319
II.B.1 Une tension entre les valeurs qui a un impact sur l'organisation quotidienne.....	319
II.B.1.1 Les loisirs des étudiants : en concurrence avec leurs études.....	319
II.B.1.2 L'impossibilité de se créer des créneaux propres aux loisirs.....	322
II.B.1.3 Un temps précieux : réduire ou rentabiliser les déplacements.....	323
II.B.2 La proximité du lieu d'études comme solution.....	323
II.B.2.1 En raison des aménités territoriales qui s'y trouvent.....	324
II.B.2.2 Comme moyen de compenser l'irrégularité des horaires....	325
II.C. Impact de la proximité des activités flexibles sur le rapport au temps.....	327
II.C.1 Consommer et se distraire à proximité : une alternative au rapprochement domicile-travail.....	328
II.C.2 La densification du quotidien passe par le chaînage de micro-déplacements.....	330



II.C.3	Improviser ou planifier : un choix tactique induit par les moments où la proximité est disponible.....	334
II.C.3.1	L'émergence de pratiques « d'improvisation planifiée » lorsque l'accès à la proximité est constant.....	335
II.C.3.2	L'accès ponctuel à la proximité impose une planification rigide .....	338
II.C.3.3	La proximité accessible dépend de l'emploi du temps de l'individu.....	340
Conclusion	sur la proximité.....	343
III.	Interactions entre deux horizons temporels : contraintes quotidiennes et marges de manœuvre à long terme.....	344
III.A.	La récurrence des déterminants quotidiens des situations : un risque de simplification des agendas à long terme.....	345
III.B.	Deux manières d'agencer la situation : des choix de long terme pour orienter l'activité quotidienne.....	348
III.B.1	Manipuler l'espace : agir sur les lieux fixes.....	349
III.B.2	Manipuler le temps : planifier et routiniser.....	350
III.B.2.1	Planifier pour s'assurer de la réalisation de certaines activités .....	350
III.B.2.2	« Sanctuariser » certains moments pour des activités précises .....	351
Conclusion	.....	352
Chapitre 8	Un « effet quartier » : l'impact du territoire sur le rapport au temps.....	355
Introduction	.....	355
I.	Un rythme de vie globalement plus élevé dans le centre et plus faible en première couronne.....	356
I.A.	Un choix résidentiel entre représentations autour du rythme de vie et étonnement à l'arrivée sur place.....	357
I.A.1	Individus « urbains » et « champêtres » : un mode de vie qui se reflète dans le choix du lieu de résidence.....	359
I.A.1.1	Les « champêtres ».....	359
I.A.1.2	Les « urbains ».....	361
I.A.2	Individus « contraints » : un choix de lieu de résidence décorrélé de l'aspiration aux sorties.....	364
I.A.2.1	Un choix d'emplacement lié aux caractéristiques intrinsèques du bien.....	364
I.A.2.2	Un éloignement du centre qui n'est pas lié à un rejet de son mode de vie.....	366
I.A.3	Effets du lieu de résidence sur le rythme de vie.....	368
I.B.	Un rythme de vie plus élevé dans le centre observable par une approche quantitative.....	370
I.B.1	Le constat général d'un nombre d'activités plus élevé.....	370
I.B.2	Importance du lieu de résidence même à TCEPA.....	371
I.C.	Activités à l'origine des différences de rythme de vie.....	377
I.C.1	Des emplois du temps différenciés selon la zone de résidence.....	378

I.C.2 Différences d'impact des activités obligatoires sur les activités flexibles.....	383
Conclusion sur le rythme de vie en fonction du lieu de résidence.....	386
II. Les Parisiens dotés d'une meilleure accessibilité en dépit de l'utilisation de modes plus lents.....	388
II.A. Le faible usage de la voiture ne désavantage pas les Parisiens dans leurs trajets domicile-travail et domicile-études.....	390
II.A.1 Une meilleure accessibilité pour les Parisiens, même à modes de transport plus lents qu'en banlieue.....	391
II.A.1.1 L'accessibilité potentielle aux emplois maximale en transports en commun depuis Paris et minimale en transports en commun depuis la Grande Couronne.....	391
II.A.1.2 L'impossibilité de raisonner de même pour les études.....	395
II.A.2 Une meilleure accessibilité qui se traduit en durées plus courtes pour les DDTE chez les Parisiens.....	397
II.A.3 Les déplacements domicile-travail n'expliquant que partiellement la différence de rythme de vie entre centre et banlieue.....	399
II.B. Une plus grande densité qui favorise la réalisation d'activités flexibles.....	404
II.B.1 Quand la proximité favorise la fréquence de réalisation d'une activité : les achats des Parisiens.....	405
II.B.1.1 Une offre commerciale plus faible en banlieue qui implique la nécessité d'employer la voiture.....	406
II.B.1.2 De faibles écarts en temps de déplacement entre centre et périphérie.....	412
II.B.1.3 Une utilisation de la proximité pour augmenter le nombre d'activités dans Paris.....	415
II.B.1.4 Un usage des modes de transport qui suivent une logique de rationalité économique.....	418
II.B.2 Les activités optionnelles dont la durée ne joue pas sur la fréquence de réalisation : le cas des loisirs.....	419
II.B.2.1 Une bonne offre locale en Grande Couronne, mais une diversité moindre.....	420
II.B.2.2 L'attraction de l'offre de « moyenne distance » qui entraîne des trajets plus longs pour les Parisiens.....	424
II.B.2.3 Les loisirs se traduisent en modes de transport variant selon la situation.....	431
II.B.3 Conclusion sur le rôle de la densité.....	432
II.B.3.1 La densité qui se traduit en trajets courts supplémentaires...	432
II.B.3.2 Différentes densités qui induisent différents modes.....	433
II.C. Un chaînage plus facile dans Paris qui améliore l'accès à l'offre.....	435
II.C.1 Un chaînage plus fréquent dans Paris.....	435
II.C.2 Actifs sans accompagnements habitant Paris chaînent plus les activités flexibles avec le travail.....	437
II.C.2.1 Le chaînage associé au surplus d'activités dans Paris.....	437

II.C.2.2 Les changements de modes de transport comme freins au chaînage.....	443
II.C.3 Les accompagnateurs de banlieue contraints dans les changements d'échelle au sein d'un même territoire.....	447
Conclusion : les Parisiens avantagés dans la complexification de leurs schémas d'activité.....	454
Conclusion de la partie II.....	456
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>459</b>
I. Un nécessaire détour théorique.....	460
II. Résultats quant aux liens entre modes de transport, pratique de l'espace et rapport au temps.....	461
II.A. Des pratiques de mobilité intrinsèques à un rapport au temps hypermoderne.....	461
II.B. Des disparités spatiales quant à la possibilité de les pratiquer.....	463
III. Des disparités dans la traduction des évolutions temporelles macro-sociales au quotidien des individus.....	465
III.A. Des disparités spatiales en matière de rapport au temps.....	465
III.B. Des disparités sociales en matière de rapport au temps peu structurées par la mobilité.....	466
IV. Rôle des outils de maîtrise des espaces-temps dans l'autonomie de l'individu.....	467
IV.A. Des modes de transport qui n'ont pas de conséquence directe sur le rapport au temps.....	468
IV.B. Un individu contraint au quotidien, mais doté de marges de manœuvre dans ses choix de le long terme.....	469
Bibliographie.....	473
Annexes.....	491
I.A. Outils pour l'entretien semi-directif.....	491
I.A.1 Corpus de thèse.....	491
I.A.1.1 Guide d'entretien.....	491
I.A.1.2 Semainier.....	496
I.A.2 Corpus d'achats en ligne.....	499
I.A.2.1 Guide d'entretien.....	499
I.A.2.2 Semainier.....	502
I.A.3 Profil des enquêtés.....	504
I.A.3.1 Corpus de thèse.....	504
I.A.3.2 Corpus d'achats en ligne.....	506
I.A.3.3 Répartition des enquêtés en fonction du type de lieu de résidence.....	507
I.B. Compléments méthodologiques.....	508
I.B.1 Point méthode : mesurer les distances et les vitesses à l'aide de l'EGT 2010.....	508
I.B.2 Point méthode : étendre la méthode du plus court déplacement aux modes de transports.....	509

---

I.B.2.1Principe général.....	509
I.B.2.2Cas particuliers.....	510
I.C.Compléments chiffrés.....	514
I.C.1Chapitre 2 : chiffres en Petite Couronne.....	514
I.C.2Chapitre 3.....	516
I.C.2.1Pratiques modales en Petite Couronne.....	516
I.C.2.2Dispersion des durées et portées des déplacements piétons...	517
I.C.3Chapitre 4 : dispersion des variables.....	518
I.C.3.1Distances par déplacement.....	518
I.C.3.2Distance du déplacement le plus long et le plus court.....	519
I.C.3.3Vitesse moyenne.....	520
I.C.3.4Vitesse du déplacement le plus court et le plus long.....	521
I.C.3.5BTT et BTTNAC.....	522
I.C.3.6Durée du déplacement le plus court et le plus long.....	523
I.C.3.7Taux de Maximisation de Chaînage.....	524
I.C.4Chapitre 5 : dispersion des variables.....	525
I.C.4.1Loisirs.....	525
I.C.4.2Achats.....	526
I.C.4.3Durées des déplacements domicile-travail.....	527
I.C.5Chapitre 8.....	528
I.C.5.1Dispersion pour les indicateurs de rythme de vie.....	528
I.C.5.2Régressions sur les individus s'étant déplacés.....	530
I.C.5.3Régressions sur le weekend.....	533
I.C.5.4Dispersion pour le TMC.....	534
I.C.5.5Dispersion des durées des DDTE.....	535
Index des tableaux.....	537
Index des illustrations.....	541

**Mots-clés :** temps, mobilité quotidienne, rythme de vie, pratiques spatiales, programme d'activités

**Résumé :** Les sociologues s'accordent pour constater l'émergence de nouveaux rapports au temps, mais débattent des marges de manœuvre différenciées dont disposent les individus face à ces phénomènes. L'hypothèse que la vitesse de déplacement puisse être un levier est confortée par les études montrant que nos sociétés ont maîtrisé l'espace-temps grâce à l'amélioration des transports d'information et de marchandises. Cependant, peu de travaux empiriques abordent le sujet à l'échelle de l'individu. Cette thèse, qui repose sur une combinaison de méthodes qualitatives et quantitatives, a pour objectif de compléter ces recherches à travers l'étude des modes de transport utilisés et des pratiques spatiales quotidiennes en Île-de-France. Cette approche micro-sociale montre que l'augmentation du nombre et de la durée des activités hors du domicile n'est pas corrélée à une hausse des vitesses, mais à une diminution des distances parcourues pour se rendre à certaines activités. Ceci s'explique par les logiques de localisation des activités des individus. Pour celles auxquelles ils accordent de la valeur, ils maximisent la qualité de la destination, ce qui passe par l'utilisation de modes motorisés rapides. Pour les activités secondaires, ils minimisent leur temps de trajet en les localisant à proximité d'activités structurantes, ce qui induit l'usage de modes plus lents. Comme l'articulation entre ces deux logiques est plus aisée dans Paris qu'en banlieue, l'adoption d'un rythme de vie plus élevé et d'une planification plus souple y est facilitée. Plus que l'accès à la vitesse, ce sont les territoires de résidence qui induisent des disparités dans les marges de manœuvre face au temps.

---

**Keywords :** time, daily mobility, pace of life, mobility patterns, activity schedule

**Abstract:** Times studies agree on the fact that our society is currently undergoing changes in terms of pace of life, but debates arise as to the uniformity of such changes within the population and individuals' scope of action in the face of said phenomena. Given that society as a whole mastered time and space through the rise of transport speed, one is tempted to assume that it is also the case on the individual level. However, few empirical studies have taken it upon themselves to analyze the impact of speed in daily mobility on individuals' pace of life. Using a combination of statistical analysis and in-depth interviews, this thesis aims at providing supplementary insight into the topic by analyzing transport modes and mobility patterns of inhabitants of the Greater Paris region. Through this micro-social analysis, we show that the more out-of-home activities people do, the lower their average speed in the course of a day is, whilst the average distance to a destination also decreases. This can be explained by the way they choose their destinations. For activities which are meaningful to them, they maximize the utility of their destination by using fast transport modes. For ancillary activities, they minimize travel time by locating them in the direct vicinity of their high-value activities, which prompts the use of slower modes. Finally, we show that the combination of these two rationales is easier in the center than in the suburbs, thus facilitating a high pace of life and more improvised schedules in the former. Hence, more than access to speed, it is residential location which induces disparities between people in their ability to deal with time demands.