

**Conference Paper for STRC-2005**

5th Swiss Transport Research Conference  
Monte Verità, Ascona, March 9-11 2005

**A qualitative perspective  
on travel time experience**

Michael Flamm

Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR)  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)  
Bâtiment Polyvalent, CH-1015 Lausanne  
michael.flamm@epfl.ch  
Tel. ++41.21.693.62.36 ; Fax ++41.21.693.38.40

# **A qualitative perspective on travel time experience**

## **Abstract**

This paper demonstrates the need to take account of the subjective experience of travel time in order to understand individual travel behaviour. Traditionally, in travel behaviour research, travel time is considered in quantitative terms, that is by referring to journey durations. Implicit in this approach is the hypothesis that travel time is an interstitial time which basically is meaningless for the traveller. However, our qualitative survey shows clearly that travelling individuals attempt to make use of travel time in order to avoid experiencing the time spent travelling as wasted time. In this paper, we describe the different ways of using travel time which we have recognized in the individual practices of those we have interviewed. We have identified four distinct modes of appropriation of travel time, i.e. for emotional stimulation, for productive use, for relaxation and transition and lastly for social activities. We argue that this categorization provides a useful theoretical tool for designing future surveys and interpreting statistical and econometric studies.

**Keywords : mobility ; travel time ; travel time experience ; travel behaviour ; grounded theory.**

## 1 English Summary

Traditionally, transport engineering and economics consider travel time to be one of the key factors in travel demand analysis: like monetary cost, travel time is a component of the generalized cost which describes the performance of a travel mode and defines the disutility of the need to travel. In this way, time is seen as an economic resource which has to be allocated when making travel choices (for example choosing a mode or a location for an activity); in other terms, the hypothesis which dominates is that travel time is solely a cost for the individual which increases more or less proportionally to the duration of travel. Implicit in this approach, therefore, is the principle that travel time is a fundamentally meaningless interstitial time for the traveller — or in everyday language that it is wasted time. However, it seems fairly obvious that this hypothesis requires some qualification.

This theoretical shortcoming (which together with others has until now prevented us from obtaining a comprehensive picture of individuals' modal practices) has led us to undertake qualitative research, on the one hand to explain the principal determinants of individual behaviour, and on the other to develop conceptual propositions that can be used in future surveys (Flamm, 2004). This process of inductive theory development was based on forty-four focused interviews, of which twenty were conducted in particularly great depth (taking between two and four hours). The sample was selected in such a way as to collect information about a wide variety of modal practices (theoretical sampling). The interviews covered daily travel behaviour in a broad manner, and included questions about choice of residential location, the organization of daily life and attitudes towards the most commonly used transport modes.

This paper will summarize the principal findings of this research into individuals' subjective experience of travel times. Our survey has shown clearly that travellers attempt to make use of the travel time in order to compensate for the fact that travel cognition is a rather meaningless activity, in other terms to avoid the perception that time spent travelling is wasted time. The paper will describe the different modes of appropriation of travel time that we have identified in the individual practices of those we had interviewed. Our results can be generalized, firstly because our analysis relates to trips of all type, independently of purpose and mode, secondly because we have observed theoretical saturation of our travel time use categorization.

The first way in which people appropriate travel time is through the emotional stimulation they obtain from movement (the pleasure of driving, the excitement of speed, the pleasure derived from the scenery, etc.). It is obvious that this can be an important kind of stimulation, as many people make leisure trips whose only purpose is to give pleasure (walking, motorcycle rides, etc). However, our survey has shown that emotional stimulation can also be significant in the context of travel to routine activities: for some people this stimulation is an important aspect of quality of life, and they feel they are missing something if it is absent. Some people find that using a motorcycle to commute has a recreational aspect. For others, driving provides an opportunity to recover from the stresses of daily life. Other people find that driving in urban traffic provides a release from the constraints and routine of daily life (which probably partly explains the shamelessly antisocial behaviour of some commuting drivers).

It must nevertheless be noted that emotional stimulation seems to be more or less confined to those driving or riding personal modes of transport. Public transport passengers experience a much greater sensory distance from movement, having the impression that it is

less they than the surrounding world that is moving. In this case, their experience of travel is more linked to the ancillary activities which they engage in on the journey.

A listing of these associated activities, based on our qualitative interviews and informal day-to-day observations and conversations, reveals how creative individuals are (see Table 1, p. 14). However, from the analytical standpoint, an inventory of this type is unsatisfactory, because it is both too large and reveals too little about the deeper meaning of these activities for the individual in question. We therefore judged that it would be better to categorize these activities with reference to their related signification. On the basis of an analysis of our interviews, we have decided to consider three types of use: for productive activities, for relaxation and transition and for social activities. When these modes of appropriation are integrated within routine activity patterns, the activities that are performed during the journey are quite different from simple pastimes.

On the basis of our interviews, we have characterized these types of use as follows.

- For productive activities: the subjects in question state that they want to make use of the time they spend travelling by performing an activity, for which they should anyway have set aside some time within their timetable. Those in employment often wish to perform tasks which are useful professionally, and these may take many forms (reading or writing documents, planning tasks, discussions with colleagues, telephone calls, etc.). More usually, people engage in activities of a general cultural nature (reading newspapers, listening to radio programmes, etc.). Sometimes travelling provides an opportunity to save time by having a meal, or even, paradoxically, by allowing oneself a moment of rest. Last, journeys can provide an opportunity to perform a minimum amount of physical exercise, in which case individuals prefer non-motorized transport modes.
- For relaxation and transition: our survey has shown that relaxation can take many forms during a journey: dozing, daydreaming, meditating, listening to music, playing games, chatting, etc. Apart from the fact that relaxation satisfies the physiological need for mental and/or physical rest, one can wonder if the universal presence of this mode of appropriation in the framework of daily travel stems from the very nature of the journeys involved: these journeys in principle consist of the transition from one sphere of daily activities to another and thus represent periods of time in which the individual does not feel subjected to any of the injunctions that govern the use of time in usual activity places (in particular in the home, at the workplace, etc.). Judging from the remarks made by the men and women we interviewed, this specific feature of travel time is often used to make a psychological transition between the different social roles that are related to each activity location (especially between the home and the work worlds).
- For social activities: this involves individuals wishing to develop the social relationships that can come into being when travelling. Journeys can provide opportunities for spending time together as a family, among acquaintances, or even among strangers, on condition obviously that the wishes of the persons present are compatible. Generally, these relationships take the form of conversations, but other less interactive forms of relationship can also give satisfaction (just being with or observing other people, etc.). In addition, new mobile communication technologies have made various forms of virtual social activity possible (telephone conversations, exchange of written or voice messages, etc.), sometimes to the detriment of social relations with other passengers.

This typology does not claim to be exhaustive, but we feel that it is able to explain a large number of situations, if we take account of the fact that the different modes of appropriation of travel time can be combined in many different ways during a single journey. However, we do not feel that we would be justified in stating that individuals manage to appropriate all the time they spend travelling in a meaningful way.

Our survey has demonstrated that there remain times which are seen as meaningless interstitial time, on the one hand when the context does not allow an additional activity to be performed (inadequate comfort, a stage of the journey that is too short), and on the other hand when the individual does not have the personal skills that are required to make use of travel time (in public transport, the ability to isolate oneself mentally from nearby travellers in order to concentrate on reading or to relax; a minimum amount of knowledge about transport supply and additional services; in a car, enough driving experience in order to minimize the amount of attention required for travel cognition and thus free cognitive resources for additional activities such as telephone conversations). According to the men and women we have interviewed, the problem is mainly the waiting periods which occur throughout daily journeys (waiting for a bus to arrive, waiting in stations and other points of interchange, drivers waiting in a traffic jam or waiting at traffic lights, etc.). As Gasparini (1995) has shown in a theoretical discussion of the concept of waiting, this adverse perception is largely due to a lack of personal control and to the unpredictability which affect such periods and make them difficult to use.

Finally, there are a number of reasons for taking greater account of the modes of appropriation of travel time in future surveys.

- First, we have observed that these modes of appropriation of travel time can become extremely important under certain circumstances, with some trips being perceived as rare occasions to engage in a pleasurable activity (this activity can be emotional stimulation, productive activity, relaxation or a social activity). In these situations, travel provides periods of time in which it is possible to escape from daily routine, or, more precisely, the constraints which are associated with the routine. Under such conditions it is easy to understand the importance people ascribe to the use of a mode of transport which provides a feeling of escape, and it is not surprising that the idea of changing travel mode strikes the individuals involved as being quite impossible.
- Second, we have shown that the emotional stimulation derived from the act of travelling is part of the reason for some journeys, or, at least, influences travel mode choice in the context of daily trip making. Our interviews have shown that the desire for social activities can play a similar role. Here too, in order to understand individual behaviour it is essential to take account of the deeper meaning attached to travel time experience, as travel experience and travel purpose merge.
- Last, the first quantitative surveys to take account of subjective travel time experience (Moktarian and Salomon, 2001, and also the *Parcours* surveys conducted by the Groupe Chronos — [www.groupechronos.org](http://www.groupechronos.org)) suggest that meaningful appropriation of travel time is a phenomenon which can no longer be ignored. Essentially, these studies show that, even though individuals do not wish to spend a lot of time travelling they seem to tolerate the time they spend travelling rather well. We feel that these results show precisely that travel time tends to be used in a meaningful way. This is not very surprising: in a society where more and more individuals claim that they are short of time in their daily lives, one would expect many people to find ways of giving sense to the time they spend travelling.

To conclude, we feel we have demonstrated the need to take account of the subjective experience of travel time in future research, in particular research which aims to improve our understanding of individual travel mode choice. In this connection, our categorization of the different modes of appropriation of travel time provides a valuable conceptual tool, as our analysis suggests that it is possible to break down individual travel experiences into a limited number of dimensions for analysis, which is of course essential if we wish to understand individual behaviour in an accurate and pragmatic manner. Furthermore, our analysis also

provides some new clues for the interpretation of the results of statistical or econometric studies. Thus, we feel that the modes of appropriation of travel time which we have revealed provide a better understanding of the basis of Zahavi's conjecture, and, what is more, why recent studies indicate that, on average, travel time budgets are increasing.

## 2 Introduction

Traditionnellement, l'ingénierie et l'économie des transports considèrent le temps de déplacement comme l'un des éléments clés dans l'analyse de la demande de transport : au même titre que les coûts monétaires, le temps de déplacement fait partie du "coût généralisé" qui qualifie les performances d'un mode de déplacement et qui définit le niveau de désutilité de la nécessité de se déplacer<sup>1</sup>. Ce faisant, le temps est envisagé comme une ressource économique dont l'individu arbitre la dépense dans ses choix de déplacement (choix modal, choix des lieux d'activités, etc.) ; en d'autres mots, l'hypothèse qui prévaut est que le temps de déplacement représenterait pour l'individu uniquement un coût, qui grandit plus ou moins proportionnellement à la durée du déplacement. Or, cette approche ne se fonde que sur une seule conception philosophique du temps, celle d'un temps "spatialisé" permettant de mesurer et de quantifier des durées, sans prendre en compte que le temps vécu par l'individu est empli de valeurs et de sens subjectifs<sup>2</sup> ; cette approche part donc implicitement du principe que le temps de déplacement est un temps interstitiel *fondamentalement insignifiant* pour l'individu en mouvement – dit en langage courant : un temps "mort"<sup>3</sup>.

Il est vrai que, par le passé, les sciences sociales appliquées à l'étude de la mobilité n'ont guère opposé d'alternative conceptuelle : l'hypothèse qui a prévalu dans ces disciplines était très proche, puisqu'on y admettait en général que « les déplacements ne prennent de sens, dans la vie quotidienne, que par référence aux activités qui les engendrent ; en lui-même, le déplacement est "temps mort", temps de liaison entre deux points où s'exercent des activités différentes » (Fichelet et al., 1970, p. 15). Plus récemment, Hélène Orain (1997, p. 99-100) soutenait encore que « le déplacement ne produit rien, ne suppose rien. Il n'est qu'un coût pur (temps, argent, pollution, espace), un temps mort nullement dépendant des activités qu'il est censé relier. (...) Bien sûr, on conçoit que l'utilisateur s'occupe, qu'il fasse des mots croisés, discute avec un collègue ou pense à autre chose. Mais ce sont là des activités secondaires, pour faire passer le temps, pour meubler un vide ».

Compte tenu de ces postulats, il n'est pas étonnant que le vécu des temps de déplacement n'ait guère fait l'objet d'analyses approfondies<sup>4</sup>. Ce déficit théorique – parmi d'autres, qui dans leur ensemble empêchaient jusqu'alors d'appréhender de manière compréhensive les pratiques modales des individus – nous a poussé à effectuer une recherche qualitative visant d'une part à expliciter les principaux déterminants des comportements individuels et, d'autre part, à élaborer des propositions conceptuelles pertinentes pour des enquêtes futures

---

<sup>1</sup> On admet donc que la demande de transport est une demande dérivée de l'accomplissement des activités hors du domicile et que les individus ne se déplacent en principe pas pour le seul plaisir de se déplacer.

<sup>2</sup> Voir à ce propos les réflexions menées par Philippe Zarifian (2001), qui distingue le « temps spatialisé » et le « temps-devenir » (ce dernier étant également qualifié de « temps intensif »), deux conceptions philosophiques du temps qui ont toutes deux une importance sociale significative. Or, Zarifian montre bien que c'est par rapport au temps-devenir que nous donnons des valeurs différenciées au cours des choses et des événements et que le temps qui passe prend sens pour nous.

<sup>3</sup> Pour être précis, relevons que cette approche ne nie pas complètement l'existence de différences de perception du temps de déplacement, puisqu'elle prend généralement en compte une série de facteurs "correctifs" découlant des conditions de confort du déplacement, par exemple en fonction du niveau de bruit, de la température ambiante, de l'exposition aux intempéries, de la possibilité de s'asseoir, de l'effort physique à produire, du sentiment d'insécurité, etc. Toutefois, ce faisant, elle n'intègre que la dimension du *vécu affectif* des temps de déplacement et non pas celle de la signification que ces temps revêtent du point de vue subjectif de l'individu.

<sup>4</sup> Ce n'est que très récemment que des chercheurs ont commencé à intégrer cet aspect dans leurs analyses des comportements de mobilité. Par exemple, Mokhtarian et Salomon (2001) ont mis en évidence la nécessité d'une approche différenciée des facteurs participant de la demande de transport, notamment en distinguant les attitudes individuelles vis-à-vis du déplacement en tant qu'acte de rejoindre une destination, vis-à-vis des occupations annexes déployées en cours de déplacement et vis-à-vis du déplacement en lui-même (c'est-à-dire le fait d'être en mouvement). L'argumentation du présent article rejoint en partie cette approche.

(Flamm, 2004). Dans ce contexte, c'est la méthode dite de « l'entretien compréhensif » qui nous a paru la plus appropriée pour développer notre recherche (Kaufmann, 1996). Celle-ci repose sur 44 entretiens semi-directifs conduits sur un mode compréhensif, dont 20 particulièrement approfondis (entre 2 et 4 heures). L'échantillon a été sélectionné de manière "raisonnée", de sorte à récolter des informations sur des pratiques modales très diversifiées. Les personnes ont été interviewées à propos de leur mobilité quotidienne dans une perspective élargie, c'est-à-dire en incluant des questions à propos de leur choix résidentiel, de l'organisation de leur vie quotidienne et de leurs rapports aux moyens de transport les plus usuels. La recherche des interlocuteurs s'est appuyée sur un "appel à témoins" pour contacter des personnes qui ont changé d'habitudes dans leurs déplacements quotidiens – par exemple, suite à un déménagement, suite à un changement de lieu de travail, suite au renoncement à la possession d'une voiture, etc. – et qui sont donc plus conscientes des aspects routiniers de leur mobilité. Toutes les personnes interrogées habitent dans une agglomération urbaine suisse (Genève, Lausanne, Berne ou Bâle).

Dans cet article, nous résumons les principaux résultats de notre recherche concernant la question de la signification des temps de déplacement du point de vue subjectif des individus<sup>5</sup>. En l'occurrence, notre enquête a clairement mis en évidence que les personnes en mouvement cherchent à se ré-approprier les temps de déplacement pour éviter que ces intervalles temporels ne soient perçus comme des temps "morts" insignifiants. Ici, nous nous attachons donc à expliciter les différentes logiques de signification que nous avons identifiées dans les pratiques individuelles de nos interlocuteurs et interlocutrices, en les illustrant à l'aide de citations tirées de nos entretiens<sup>6</sup>. Notre analyse n'en est pas moins généralisable, d'une part parce qu'elle porte sur l'ensemble des déplacements indépendamment de leur motif et du moyen de transport utilisé et, d'autre part, parce que nous avons constaté un degré élevé de saturation de notre catégorisation des types de vécu (c'est-à-dire que notre typologie a permis de comprendre et d'expliquer jusque dans des détails infimes les propos des personnes interviewées et, qui plus est, elle n'a pas été mise en défaut par nos observations ultérieures de comportements individuels). Notre analyse peut donc prétendre au développement d'une argumentation d'ordre théorique qui vise à démontrer la nécessité d'une prise en compte du vécu subjectif des temps de déplacement dans les futures recherches sur les comportements individuels de mobilité.

### 3 Le statut de la cognition du déplacement

D'emblée, il convient de clarifier une question fondamentale : la cognition du déplacement, qui comprend l'ensemble de l'activité cognitive et psychomotrice nécessaire au déplacement<sup>7</sup>, est-elle oui ou non assimilable à une activité et, si oui, quel sens l'individu trouve-t-il

---

<sup>5</sup> Il est à noter que notre recherche démontre la nécessité d'appréhender le temps de déplacement selon trois perspectives complémentaires : premièrement, sa durée (dimension *quantitative*) ; deuxièmement, la manière dont ce temps est perçu en termes de sensations (dimension *affective*) ; et, enfin, la manière dont ce temps est vécu en termes de signification (dimension *symbolique*). Dans cet article, nous discutons essentiellement cette troisième dimension d'analyse.

<sup>6</sup> Pour agrémenter la lecture, nos citations font référence à un prénom fictif marqué d'un astérisque et elles sont reproduites en italique. Lorsque cela nous a paru utile, nous avons donné quelques indications supplémentaires à propos de la personne citée. Faute de place, nous renonçons par contre à reproduire ici un tableau signalétique de l'ensemble de notre échantillon d'enquête.

<sup>7</sup> La notion de *cognition du déplacement* fait référence au fait que, en cours de déplacement, l'individu doit accorder une certaine attention au contrôle de ses mouvements : d'une part, il doit maîtriser sa propre trajectoire (accélérer, freiner, éviter des obstacles, respecter les signalisations, s'orienter dans l'espace, etc.) et, d'autre part, il doit l'intégrer dans celles des autres personnes ou véhicules environnants (signaler ses propres intentions, anticiper les mouvements des autres, etc.). Cette notion est évidente lorsqu'on envisage l'usage de moyens de transport individuel, puisque l'individu doit alors conduire un véhicule ; en fait, rien n'empêche de l'appliquer également aux déplacements à pied (le piéton "conduit" son déplacement, même s'il n'y a pas entremise d'un

en elle ? Pour faciliter le développement de notre réponse, nous nous contenterons dans un premier temps d'envisager la cognition du déplacement uniquement selon le point de vue des conducteurs et des conductrices d'un véhicule.

À notre avis, la conduite d'un véhicule répond forcément à une finalité et elle doit donc être envisagée comme une activité. La finalité la plus fréquente consiste bien sûr (1) à rejoindre une destination choisie en fonction d'un motif de déplacement. Toutefois, d'autres finalités doivent également être prises en compte : (2) le déplacement peut représenter une fin en soi (promenades en voiture, entraînements sportifs à vélo, virées à moto à fins de stimulation émotionnelle, etc.) ; (3) la conduite du véhicule peut également correspondre à l'exercice d'une profession, c'est-à-dire être orientée vers l'obtention d'un revenu (chauffeurs de poids lourds, de taxis, etc.) ; enfin, à titre transitoire, (4) la conduite d'un véhicule peut n'avoir d'autre fin que de parfaire sa propre maîtrise de la conduite par l'apprentissage.

Pour les déplacements correspondant au type de finalité le plus fréquent – rejoindre une destination (1) – il nous semble raisonnable de retenir l'hypothèse suivante : même si la conduite est bien assimilable à une activité et même si son sens découle uniquement du motif du déplacement<sup>8</sup>, le conducteur ne se sent pas pénétré par cette signification à chaque instant du déplacement, tout au long de sa durée<sup>9</sup> (hormis peut-être dans le cas où le déplacement s'apparente à un "parcours du combattant" en raison d'une accumulation de difficultés : marcher contre le flot d'une foule, rejoindre à temps une destination malgré une méconnaissance du terrain, etc.). En conséquence, il nous paraît adéquat de considérer que la conduite d'un véhicule représente généralement une activité *peu signifiante* et que le conducteur doit donner du sens au temps de déplacement selon d'autres modalités<sup>10</sup>, s'il ne veut pas ressentir un sentiment d'ennui.

Sébastien\*, en tout cas, explicite clairement ce point de vue en comparant son appréciation du temps de déplacement en automobile et en train : « *Ben, (ce temps passé en train), il est à moi ! Alors qu'en voiture ou en moto, il est pas à moi, puisque je dois subir l'environnement (en conduisant). Alors que le train, peu (...) Je peux faire ce que je veux, enfin : pas ce que je veux, mais je peux faire des activités au sens propre* » ; implicitement, Sébastien\* considère donc que la conduite *n'est pas* une activité au sens propre du terme. À ce stade de notre argumentation, nous pouvons donc aisément lever la restriction que nous avons opérée en entrée : après avoir discuté le statut de la cognition de déplacement en situation de conduite d'un véhicule et après avoir montré que cette activité de conduite était peu signifiante, il paraît raisonnable d'arguer que ce constat peut être étendu aux déplacements à pied ainsi qu'à toutes les formes de déplacement en situation de passager d'un véhicule (co-voiturage, transports collectifs, avion, etc.), puisque l'effort cognitif est alors nettement moindre et que cette moindre implication cognitive se traduit presque certainement par une moindre implication symbolique.

Il faut cependant noter que notre démonstration n'a traité qu'un seul type de finalité (rejoindre une destination). On comprend aisément que, pour les trois autres types, l'analyse que

---

outil technique), tout comme aux déplacements avec des moyens de transport dirigés par d'autres conducteurs, notamment les transports publics (l'individu pouvant dans ce cas être considéré comme un piéton dans un espace mobile). La réalisation d'un déplacement implique donc un nombre plus ou moins important d'opérations mentales, leur intensité variant en fonction du mode de déplacement et des caractéristiques de l'environnement.

<sup>8</sup> Comme l'a joliment formulé Miriam\* : « *(Conduire), aujourd'hui, c'est utilitaire, vraiment (...) Ça a jamais été un plaisir, en fait ! C'est pas un déplaisir non plus, c'est vraiment utilitaire : c'est se rendre d'un endroit à un autre et puis voilà !* ».

<sup>9</sup> Sans cela, comment expliquerait-on que les conducteurs puissent percevoir le temps de déplacement comme un temps mort insignifiant !?

<sup>10</sup> Par exemple, en déployant des occupations "annexes", que nous analyserons plus précisément dans le chapitre 5 de cet article.

nous avons menée à l'instant n'est pas applicable telle quelle : lorsque la conduite d'un véhicule représente une fin en soi (2), une pratique professionnelle (3) ou encore un exercice d'apprentissage (4), cette activité revêt sans aucun doute une signification nettement plus marquée du point de vue de l'individu. Compte tenu de leur spécificité, les deux derniers cas de figure ne remettent pas véritablement en question le résultat de notre démonstration. Par contre, les déplacements effectués en tant que loisir (2) méritent certainement une analyse approfondie, car nous entrons dans une ère dans laquelle les déplacements ayant pour motif les loisirs (au sens large) prennent une place de plus en plus centrale dans la mobilité des individus.

#### 4 Les déplacements en tant que stimulateurs émotionnels

Qu'est-ce qui caractérise les déplacements que l'individu effectue "pour eux-mêmes", en tant que loisir ? De prime abord, cette catégorie renvoie essentiellement aux voyages touristiques ainsi qu'aux déplacements qui procurent une forme de stimulation émotionnelle appréciée, à l'exemple d'une promenade pédestre, d'une excursion à vélo ou encore d'une virée à moto. Le point commun entre ces différents types de déplacement réside dans la "continuité" de signification vécue par les personnes en mouvement : d'une certaine manière, les individus sont "pénétrés" de la signification du déplacement pendant toute sa durée (ou presque). Typiquement, dans le cas de voyages d'agrément et autres excursions de découverte du territoire, l'acte de se déplacer s'inscrit dans une logique de découverte et de constitution de vécu. Par ailleurs, certains conducteurs "passionnés" (auto ou moto) trouvent satisfaction dans l'activité de conduite en elle-même, pour la stimulation émotionnelle qu'elle procure ou encore pour la possibilité qu'elle offre de réaliser une "expérience optimale"<sup>11</sup>. Enfin, l'acte de se déplacer peut aussi correspondre à une pratique sportive, signifiante en tant que telle.

Dans tous ces cas, il apparaît que le vécu affectif du déplacement devient un but en soi et que c'est largement la recherche d'un tel vécu qui détermine le choix des circonstances de déplacement (destination, chemin parcouru, choix modal, horaire de déplacement, etc.). En termes de signification, on peut donc conclure que les déplacements s'inscrivent alors dans une logique de stimulation émotionnelle (voire intellectuelle), stimulation qui est procurée par les sensations du mouvement et par l'appréhension des espaces traversés.

Ce constat n'est pas sans conséquences pour notre analyse du statut de la cognition de déplacement : dans la mesure où tous les déplacements génèrent un vécu affectif, y compris ceux qui répondent à une finalité purement utilitaire (se rendre à son lieu de travail, aller dans un centre commercial, etc.), l'acte de rejoindre une destination *peut* revêtir pour l'individu une signification plus marquée que nous ne l'avions admis précédemment. En l'occurrence, notre enquête a montré que, pour certaines personnes, la stimulation émotionnelle procurée par les déplacements routiniers représente un véritable enjeu de qualité de vie, son absence se traduisant par des sentiments de manque. À titre d'exemples, mentionnons ici deux extraits de nos entretiens qui révèlent toute l'importance que peuvent prendre les déplacements dans la perspective d'un agencement optimal de la vie quotidienne :

- Pour ses trajets pendulaires, Claude-Alain\* s'est rabattu sur l'usage de sa moto après avoir longtemps effectué ces déplacements en automobile, les ralentissements et les

---

<sup>11</sup> La notion d'*expérience optimale* renvoie aux travaux de Csikszentmihalyi (1975). En observant des personnes qui s'investissaient corps et âme dans des activités non finalisées, celui-ci a mis en évidence que l'individu est susceptible de ressentir un bien-être intense de par le fait qu'il a le sentiment de se fondre dans l'action sans la moindre réflexivité : chaque geste s'inscrit harmonieusement dans la suite des gestes précédents, donnant l'impression d'une maîtrise parfaite des exigences posées par la situation ; en même temps, l'environnement est perçu de manière très sélective et le sujet perd la notion du temps qui passe. Pour qualifier ce phénomène, on parle également de *vécu de flottement* (Fröhlich, 1997), le terme anglais étant « *flow* ».

problèmes de stationnement étant devenus trop frustrants à son goût : « *C'est un petit peu la possibilité de me faire encore un peu plaisir sur le trajet du travail avec un véhicule. (...) Au fond, j'aime bien les caractéristiques du moteur parce que c'est calme, ça fait dans le 'vroup-vroup-vroup', etc., donc j'aime bien, c'est vrai, quand (ma moto) est comme ça. C'est vrai qu'aussi toute cette gestion du jeu électronique – enfin, c'est pas un jeu électronique, on est bien d'accord – enfin de cette route avec tout ce qui se passe, les machins, les voitures, etc., tout d'un coup passer par la droite, passer par la gauche... C'est pas inintéressant, parce qu'on a l'impression un petit peu de se trouver dans un environnement un peu de jeu* ».

- Pour Annie\*, mère et femme au foyer, les déplacements qu'elle effectue quotidiennement en automobile, par exemple pour faire les courses, représentent une activité régénératrice du stress de la vie quotidienne : « *J'adore rouler ! (...) Moi, ça me détresse en fait – Il y a beaucoup de gens que ça stresse, mais moi ça me calme ! Alors si je suis nerveuse, je prends la voiture, je reviens, je fais un petit tour, je suis super bien, quoi ! C'est le meilleur calmant, pour moi !* ». Pour Annie\*, la conduite automobile ne représente donc pas seulement une activité plaisante, mais qui plus est elle joue un rôle essentiel de régulateur émotionnel dans sa vie quotidienne, comparable en quelque sorte à un loisir auquel elle s'adonnait voilà quelques années : « *(...) ça me calmait beaucoup le tir. (...) La précision, la concentration... Quand vous tirez, vous devez être en apnée* » ; « *Ça me calme, c'est la même chose, ça me fait un peu la même chose que la voiture, finalement, ça me demande une maîtrise, une attention, une... Oui, il faut être calme de toute façon. Donc, je mettrais le tir un peu au même niveau que la voiture* ».

Contre toute attente, il semble que la stimulation émotionnelle existe également dans des situations habituellement jugées défavorables au plaisir et au bien-être. Dans un film documentaire portant sur des individus qui vivent quotidiennement le chaos de la circulation dans la ville de Paris (Laffont et de Ponfily, 1990), plusieurs témoignages font état de sentiments de dépendance vis-à-vis du temps passé dans la circulation. Une femme dans la quarantaine, conduisant une voiture décapotable, explicite le plaisir qu'elle y trouve : « *Ce que j'aime, c'est de me démerder dans les embouteillages ! En fait, c'est là que je commence à devenir 'requin' un peu, que je commence à resquiller, déboîter, forcer le passage...* ». Cette citation ne traduit rien d'autre que l'attrait du sentiment de puissance procuré par l'automobile, dans un environnement où les inégalités sociales sont nettement moins marquées que dans le monde professionnel : dans la circulation, en particulier en milieu urbain, l'inversion des rôles sociaux est possible, puisque l'employé peut facilement s'y imposer face au directeur (ce d'autant plus que les petits véhicules offrent une plus grande maniabilité dans la circulation dense)<sup>12</sup>.

À plusieurs égards, les voies de circulation peuvent donc être assimilées à des aires de défoulement, sur lesquelles les individus recherchent l'expérience de vertiges divers (vitesse, maîtrise de la puissance motorisée, etc.) et, dans une perspective plus générale, se laissent aller à des comportements de régression. Selon le psychanalyste Micha Hilgers (1992, p. 43-59), ces derniers correspondent à des retours temporaires à des comportements enfantins, qui s'expriment sur des modes pulsionnels ou affectifs et qui s'expliquent par un besoin profond de l'être humain de pouvoir s'extraire de temps à autre des contraintes et des contingences de la vie quotidienne. Hilgers avance que toutes les sociétés humaines prévoient des niches permissives pour de tels comportements de régression et que, malgré l'existence

<sup>12</sup> Des recherches attestent que c'est parmi les conducteurs jeunes et à faible niveau de formation qu'on trouve le plus de conducteurs agressifs, ce qui consolide la validité de l'interprétation que la circulation routière représente un contexte d'interactions sociales favorable à une action compensatoire (voir notamment les résultats de recherche condensés dans Pervanchon, 1999, p. 60).

d'un vaste corpus réglementaire – le Code de la route – les voies de circulation sont à certains égards collectivement considérées comme une de ces niches, dans lesquelles on a le droit de s'affranchir des règles en vigueur. Ainsi, indépendamment de l'agressivité que les aléas de la circulation sont susceptibles d'engendrer, l'individu peut y trouver son compte<sup>13</sup>.

D'une manière générale, il apparaît que la stimulation émotionnelle est l'apanage des moyens de transport individuels et qu'elle est plus ou moins réservée à leurs conducteurs. Pour Rainer Schönhammer (1997), cela est directement lié au fait que, dans la perception des individus, ces véhicules tendent à se muer en des prothèses du corps humain. Or, il n'est guère étonnant qu'une telle "extension temporaire" du corps altère la perception du monde environnant et qu'elle est accompagnée de sensations qui sortent de l'ordinaire. À l'inverse, en tant que passager d'un véhicule individuel ou d'un mode de transport collectif, l'individu garde une certaine distance sensorielle vis-à-vis du mouvement<sup>14</sup> : dans sa perception des images qui défilent devant ses yeux, c'est moins lui-même que le monde qui l'entoure qui est en mouvement. Dans ce cas, le vécu du déplacement est plutôt corrélé aux modes de ré-appropriation des temps de déplacement, notamment par l'intermédiaire d'activités annexes qui sont déployées en chemin.

## **5 Les activités annexes déployées en cours de déplacement : quelles logiques de signification ?**

Curieusement, les activités déployées en cours de déplacement ont jusqu'à aujourd'hui largement été négligées dans les recherches sur la mobilité quotidienne<sup>15</sup>. Pourtant, de nombreux secteurs économiques se sont emparés de ce thème à des fins publicitaires : les compagnies de chemins de fer s'en servent pour attirer des nouveaux clients ; l'industrie automobile propose un nombre croissant d'accessoires permettant d'occuper les temps de déplacement (écrans vidéo pour les passagers, etc.) ; des journaux sont édités dans un format propice à leur lecture en cours de déplacement (voire même sont-ils distribués gratuitement aux usagers des transports publics) ; pour les diffuseurs de "livres audio" (en anglais : *recorded books*), le segment de marché des pendulaires s'avère particulièrement porteur ; etc. Prenons donc la peine de procéder à une analyse approfondie de ces activités "annexes".

### **5.1 Méthode de catégorisation**

D'un point de vue analytique, un simple inventaire des activités déployées en cours de déplacement s'avère insatisfaisant, parce qu'à la fois trop vaste et en même temps trop peu révélateur du sens profond que ces activités revêtent pour l'individu. La signification de la lecture d'un journal, pour prendre un exemple, peut varier en fonction de la thématique des articles : pour un employé de banque, la lecture des pages économiques correspond probablement à une tâche d'ordre professionnel qui appartient à son cahier des charges, alors que la lecture des faits divers peut n'être qu'un simple passe-temps. À l'évidence, si cette

---

<sup>13</sup> Bien sûr, cette observation ne vaut que pour une fraction (minoritaire ?) des conducteurs d'automobile. Face à des comportements plus ou moins assimilables à de la violence routière, d'autres conducteurs seront au contraire tentés de renoncer à l'usage de l'automobile et de préférer se déplacer en transports collectifs, pour s'épargner la tension nerveuse et les angoisses de la conduite dans une circulation où les comportements "sans gêne" se multiplient.

<sup>14</sup> Schönhammer (1991, p. 199) relève tout de même que sur une moto, le passager – ou, plus généralement, la passagère – peut aussi vivre les déplacements comme des moments très intenses sur le plan émotionnel (sublimation du contact corporel avec le conducteur de par le total abandon de soi).

<sup>15</sup> Quelques contributions abordent partiellement cet aspect : Bellanger et Marzloff (1996), Gasparini (1999), Meissonnier (2001). Les recherches "Parcours" pilotées par le groupe CHRONOS et menées successivement de 1997 à aujourd'hui abordent ces questions en plein, mais seules des conclusions générales ont été rendues publiques (voir à cet égard : <http://www.groupechronos.org>).

signification est variable pour un seul et même individu, comment pourrait-on envisager des comparaisons entre différentes personnes ?

Il nous semble donc préférable d'opérer une catégorisation des ré-appropriations des temps de déplacement qui se fonde sur des logiques de signification. Après analyse de nos entretiens, nous avons décidé d'en retenir trois types : on peut en effet parler de moments "productifs", de moment de "relâchement et de transition" ainsi que de moments de "sociabilité".

Le Tableau 1 répertorie toutes les formes d'occupation du temps de déplacement que nous avons recensées dans notre recherche, soit qu'elles ont été mentionnées par nos interlocuteurs et interlocutrices, soit que nous les avons observées dans le cadre de nos propres pratiques de déplacement. Pour chaque mode de déplacement, nous avons regroupé les occupations en fonction de la logique de signification dans laquelle elles s'inscrivaient. Même si certaines d'entre elles ne sont que rarement observables au quotidien, il n'en reste pas moins que ces activités sont véritablement signifiantes pour les individus qui les déploient.

À la lecture du tableau, il apparaît que certaines occupations a priori très similaires sont catégorisées sous différentes logiques de signification, ce qui peut éveiller des doutes d'ordre méthodologique. En effet, comment distinguer dans le discours des personnes interrogées si une activité comme la lecture est de l'ordre du "productif" ou bien de l'ordre du "relâchement" ? Dans notre analyse d'entretiens, nous avons tenu compte des deux critères suivants pour différencier les logiques de signification sous-jacentes aux occupations :

- Premièrement, nous avons tenu compte du discours général de nos interlocuteurs quant à leur organisation de la vie quotidienne et, plus particulièrement, quant à leur rapport au temps. En effet, il est apparu que l'appropriation productive des temps de déplacement implique nécessairement un sentiment de manque de temps. En d'autres mots, il semble que la prise de conscience que le temps est une ressource rare est un préalable à la volonté « de fructifier le temps de déplacement » – ce qui, réflexion faite, n'est pas vraiment étonnant.
- Deuxièmement, nous avons admis que seules les descriptions précises d'occupations pouvaient être interprétées comme des activités en elles-mêmes signifiantes. À titre d'exemple, lorsque Miriam\* dit : « *J'allumais (la radio) et puis voilà... Je cherchais même pas (d'émission ou de musique particulière)* », il paraît évident qu'il s'agit là d'un acte qui vise à créer une ambiance agréable dans la voiture ; en revanche, lorsque nos interlocuteurs étaient en mesure de décrire très précisément leurs activités (par exemple, en mentionnant le nom de l'émission écoutée à la radio), nous avons considéré que celles-ci leur permettaient de valoriser le temps de déplacement.

Remarquons par ailleurs que nous avons catégorisé de nombreuses occupations assimilables à des passe-temps dans la logique du relâchement : on serait évidemment tenté d'affirmer que ces occupations ne sont pas signifiantes – il est effectivement vrai qu'elles ne le sont pas en elles-mêmes – mais, en fin de compte, il nous semble qu'elles ont souvent une fonction de diversion porteuse de relaxation.

Les critères de catégorisation des modes de ré-appropriation des temps de déplacement étant explicités, il convient maintenant d'approfondir notre analyse des trois logiques de signification que nous avons retenues. Ci-dessous, nous consacrons une section à chacune d'elle, en analysant à chaque fois dans quelle mesure l'un ou l'autre des moyens de transport usuels sont adaptés à une ré-appropriation signifiante du temps de déplacement.

**Tableau 1 : Vue d'ensemble des ré-appropriations des temps de déplacement, en fonction du mode de déplacement, et attribution à des logiques de signification**

<p>Occupations recensées dans notre recherche (mentions dans le courant des interviews et observations glanées au quotidien), classées en fonction des logiques de signification suivantes :</p> <p>Prod. = Occupations productives, permettant d'exploiter le temps de déplacement ;</p> <p>Rel. = Occupations assimilables à une forme de relâchement ;</p> <p>Soc. = Formes de sociabilité qui peuvent être développées en cours de déplacement.</p>		
En train	Prod.	Travailler (réflexions, discussions de travail, lecture, prise de notes, rédaction, enregistrement de notes vocales), téléphoner, lire pour apprendre (actualités, livres, etc.), écouter la radio pour apprendre (actualités, émissions culturelles, etc., grâce à une radio miniature), faire des exercices musicaux (fredonnement de partitions ; jeu de guitare, de battons de tambour, etc.), se maquiller, changer d'habits, boire, manger, dormir (rattraper du temps de sommeil manquant).
	Rel.	Rêver, regarder le paysage qui défile, lire pour passer le temps, jouer (jeux électroniques, jeux de société, etc.), effectuer des travaux manuels (tricot, dessin, etc.), écouter de la musique ( <i>walkman</i> , etc.), fumer, somnoler.
	Soc.	Discuter avec d'autres voyageurs, téléphoner, échanger des messages (SMS, emails), jouer (jeux de société), occuper des enfants, jouir d'une co-présence sociale.
En tram / bus	Prod.	Téléphoner, travailler (réflexions, lecture, rédaction), lire pour apprendre (actualités, livres, etc.), écouter la radio pour apprendre (actualités, émissions culturelles, etc., grâce à une radio miniature), boire, manger, somnoler (rattraper du temps de sommeil manquant).
	Rel.	Rêver, regarder le paysage qui défile, lire pour passer le temps, écouter de la musique ( <i>walkman</i> , etc.), somnoler.
	Soc.	Discuter avec d'autres voyageurs, téléphoner, échanger des messages (SMS, emails), occuper des enfants, jouir d'une co-présence sociale.
En auto	Prod.	Téléphoner, écouter la radio pour apprendre (actualités, émissions culturelles, etc.), travailler (réflexions, discussions de travail, enregistrement de notes vocales), boire, manger, se raser, se maquiller (lors de ralentissements de circulation).
	Rel.	Rêver, chanter, rire (écoute d'émissions radio drôles), lire pour passer le temps (lors de ralentissements de circulation), écouter de la musique ou des livres enregistrés, fumer.
	Soc.	Discuter avec des passagers, téléphoner, prendre en charge des auto-stoppeurs.
A vélo	Prod.	Téléphoner, réfléchir, se dépenser physiquement.
	Rel.	Rêver, écouter de la musique ( <i>walkman</i> , etc.).
	Soc.	Discuter avec d'autres cyclistes ou avec les enfants transportés.
A pied	Prod.	Téléphoner, écouter la radio pour apprendre (actualités, émissions culturelles, etc., grâce à une radio miniature), travailler (réflexions, discussions de travail), boire, manger, faire un peu d'exercice physique.
	Rel.	Rêver, écouter de la musique ( <i>walkman</i> , etc.), lire pour passer le temps (romans, bandes dessinées, etc.), fumer.
	Soc.	Discuter avec d'autres piétons, téléphoner.

Notes : - Pour l'automobile, seules les occupations déployées par le conducteur sont considérées.

- Nous estimons que la moto ne permet aucune "ré-appropriation" signifiante du temps de déplacement (mis à part le fait que le motocycliste peut éprouver un plaisir "signifiant" à conduire son engin).

## 5.2 La logique de productivité

Dans le discours des personnes interviewées, la logique de productivité se traduit par l'affirmation de la volonté d'exploiter le temps de déplacement pour une activité, pour laquelle elles auraient par ailleurs dû réserver un moment dans leur emploi du temps. Lorsque cette logique est à l'œuvre, les activités déployées en cours de déplacement se distinguent sensiblement de simples passe-temps. En effet, l'individu est susceptible de ressentir un véritable manque si, pour une raison ou pour une autre, il n'est pas en mesure d'occuper son temps de déplacement comme prévu initialement, par exemple en raison de conditions de voyage exceptionnellement défavorables (perturbation majeure de la circulation, chahut dans le train, etc.).

Cette volonté d'exploiter le temps de déplacement est particulièrement manifeste chez les individus qui effectuent régulièrement des déplacements de longue distance, notamment dans le contexte de trajets pendulaires, mais nous l'avons également observée chez des personnes dont la durée des déplacements quotidiens peut être qualifiée de "normale" (trajets de 20-30 minutes). Sylvain\*, cadre supérieur dans une banque, est tout à fait explicite, lorsqu'il relate les conversations téléphoniques qu'il effectue depuis son véhicule en rentrant à son domicile : « *C'est généralement des téléphones à caractéristique professionnelle, c'est un de mes collègues directs : 'Alors, aujourd'hui, qu'est-ce qui s'est passé ?' (...)* C'est un debriefing... Et c'est hyper-efficace, quoi, ça c'est vraiment génial, donc en fait quelque part ça étend un petit peu le taux (de productivité)... Ok, je dis que je pars à 17h00, mais finalement il y a une demi-heure où ça continue à travailler de manière active, quoi ».

Ce dernier exemple laisse entrevoir le rôle central qui est d'ores et déjà dévolu aux NTIC en tant que pourvoyeur de services de rentabilisation des temps de déplacement, parce que ces technologies autorisent un phénomène de "dédoublement du temps" (Jauréguiberry, 1996, p. 171), permettant à l'individu de « superposer un second temps médiatique, plus utile et donc rentable » au temps interstitiel du déplacement ou de l'attente. D'ailleurs, en plus du désormais très répandu téléphone portable, il existe une multitude d'outils de communication et d'autres objets techniques nomades – *paggers*, ordinateurs portables, assistants numériques personnels, dictaphones, etc. – dont le voyageur peut tirer profit pour exploiter le temps de déplacement et les développements technologiques à venir présagent d'une diversification encore croissante de cette palette de possibilités (Bellanger et Marzloff, 1996). Véritables supports de l'autonomie individuelle, ces technologies vont sans aucun doute prendre une place importante dans l'organisation de la vie quotidienne (Marzloff et Glaziou, 1999).

Il ne faut toutefois pas se leurrer : dans les moyens de transport collectif – ceux qui offrent a priori le contexte le plus favorable pour un ré-appropriation, puisqu'ils dispensent le voyageur de la conduite du véhicule – les médias traditionnels (journaux, livres, rapports, etc.) restent encore les "outils" les plus prisés pour fructifier le temps. Les quotidiens, notamment, offrent l'avantage ici prépondérant de l'usage unique (selon le principe "use et jette !"), qui dispensent le voyageur de porter sur lui moult objets.

Comme l'a mis en évidence le Tableau 1, les appropriations productives des temps de déplacement se traduisent par une grande diversité d'activités. Les personnes professionnellement actives cherchent souvent à accomplir des tâches utiles pour leur travail, sous de multiples formes : lecture de documents, rédaction, enregistrement de notes de travail, planification des tâches, discussions entre collègues, entretiens téléphoniques, etc. Plus généralement, les gens déploient des activités de culture générale (lecture de journaux, écoute d'émissions radiophoniques, etc.) ou bien ils réfléchissent à des sujets qui les préoccupent. Parfois, les temps de déplacement offrent également l'opportunité de "gagner du temps" en

accomplissant des petites tâches nécessaires de la vie quotidienne – par exemple, certaines femmes se maquillent en cours de route – ou encore en satisfaisant des besoins physiologiques, par exemple en prenant un repas, voire même – paradoxalement – en s’octroyant un moment de repos.

À en croire nos interlocuteurs et interlocutrices, c’est surtout le train qui offre un espace favorable à une appropriation productive des temps de déplacement. Christian\*, qui effectue régulièrement des trajets pendulaires de longue distance, résume cette appréciation générale : « *Le train, je pense, que c’est un moyen de transport qui permet justement de fructifier le temps de transport dès l’instant qu’il y a moyen d’être au calme (...) Il y a effectivement maintenant des aménagements dans les trains : ils font tout pour que les gens, ils puissent rentabiliser leur temps (...)* ». En comparaison, les transports publics urbains (bus, trams, métros, RER) semblent être considérés comme des “parents pauvres” du train, notamment pour les voyages en heure de pointe, lorsqu’il n’y a pas de garantie de trouver une place assise.

Bien sûr, les possibilités d’une appropriation productive dépendent directement du type de tâches professionnelles que l’individu doit accomplir ou, pour le moins, des domaines d’intérêts personnels dans lesquels il souhaite s’investir. Si l’activité “accessoire” jugée la plus propice consiste en des conversations téléphoniques, l’automobile représente probablement un cadre d’appropriation mieux adapté <sup>16</sup>, de par l’intimité et la confidentialité qu’offre le véhicule individuel.

Lorsque les individus optent pour l’usage de l’automobile et qu’ils souhaitent pouvoir profiter des temps de déplacement, ils n’hésitent pas à équiper leur véhicule en conséquence <sup>17</sup>, voire même à acheter un véhicule en fonction de ce critère, comme l’a relevé Francine\*, une mère de famille professionnellement active : « *J’aime bien faire beaucoup de choses dans ma voiture (...) C’est pour ça que j’ai acheté une automatique (...) J’ai fait exprès de prendre une automatique pour avoir une main libre en permanence pour pouvoir faire des choses dans ma voiture. Parce que comme j’ai l’impression de perdre du temps – je fais quand même une heure de trajets par jour – si je m’occupe pas dedans à faire des choses, j’ai l’impression de perdre mon temps. Donc j’ai pris une automatique pour pouvoir m’occuper dans ma voiture* ». Et elle en profite bien, puisque, outre les nombreuses conversations téléphoniques qu’elle effectue depuis cet endroit, il lui arrive régulièrement d’y prendre son petit-déjeuner, de se maquiller ou de lire un journal lorsqu’elle se retrouve coincée dans un embouteillage.

Pour parachever notre survol des appropriations productives des temps de déplacement, il convient enfin de mettre en évidence que les modes de déplacement de proximité (marche à pied ou véhicules mus à la force humaine) sont souvent envisagés comme des opportunités d’accomplir un minimum d’exercice physique. En ce sens, leur usage s’inscrit dans une logique très proche de la productivité, puisqu’il peut représenter une activité signifiante en soi, substitutive d’activités sportives. Pierre\* est tout à fait explicite à cet égard, lorsqu’il avance les raisons qui le poussent à effectuer ses trajets pendulaires à vélo : « *J’aime bien me bouger un peu, j’en ai assez peu l’occasion, donc je préfère utiliser un moyen un peu*

<sup>16</sup> Certes, ce type d’appropriation est désormais illégal dans bon nombre de pays, les conversations téléphoniques tout en conduisant ayant été interdites (à moins éventuellement de disposer d’un système “mains libres”), en raison de la nette augmentation du risque d’accident. Or, notre analyse laisse justement entrevoir que ce type d’interdit sera particulièrement difficile à faire respecter dans la pratique quotidienne.

<sup>17</sup> Les tendances récentes aux Etats-Unis en matière d’équipement des véhicules privés sont éloquentes : prises multiples pour le branchement d’appareils électroniques (Fax, ordinateur portable, téléphone, etc.), écrans avec lecteurs vidéo ou DVD, récepteurs TV, etc. (Flint, 2001).

*sportif comme le vélo (...) plutôt que d'y aller en moto, comme je faisais auparavant. Cela me fait perdre un peu de poids...».*

### 5.3 La logique du relâchement et de la transition

Dans le Tableau 1, nous avons mis en évidence l'existence de multiples formes de relâchement en cours de déplacement : somnolence, rêves éveillés, méditation, écoute de musique, jeu, discussions légères, etc. Au-delà du fait que le relâchement découle d'une nécessité physiologique de se reposer mentalement et/ou physiquement, on peut penser que l'omniprésence de cette logique d'appropriation dans le cadre des déplacements quotidiens découle de la nature même de ces derniers : ceux-ci constituent en principe des transitions d'une sphère d'activités quotidiennes à une autre et représentent ainsi des "espaces-temps" dans lesquels l'individu ne se sent soumis à aucune des injonctions d'usage du temps qui prévalent aux lieux d'activité (notamment au domicile, au lieu de travail, etc.)<sup>18</sup>.

De fait, il s'avère que les déplacements comportent souvent une deuxième finalité implicite : bon nombre d'individus expriment le besoin d'effectuer une "transition mentale" entre différents lieux de vie, de manière à maîtriser l'hétérogénéité de leurs rôles sociaux et les déplacements leur offrent un contexte approprié à cet égard. En l'occurrence, la possibilité d'une telle appropriation peut revêtir une importance capitale pour des parents, les espaces "fixes" n'y étant pas propices (présence des enfants au domicile et des collègues au lieu de travail). Nos entretiens ont montré que les trajets pendulaires remplissent souvent cette fonction d'espace-temps de transition entre la sphère domestique et la sphère professionnelle. Nous avons observé chez nos interlocuteurs deux types d'attitudes vis-à-vis des moments de transition que représentent les allers et retours entre domicile et lieu de travail :

- Nous qualifions la première attitude d'"active", car elle correspond à la volonté de l'individu de se préparer mentalement à ce qui l'attend au bout de son trajet. Christian\* résume bien cette attitude : « *Le matin, je vais essayer de penser à ce qui m'attend pendant la journée et puis le soir, moi quand je quitte le boulot, j'essaie de faire un peu le vide* ». Dans ce cas, le trajet du retour est souvent envisagé comme un moment de décontraction, voire de relâchement complet.
- La deuxième attitude se positionne exactement à l'inverse : le trajet du matin fait encore partie de la phase de réveil et de "mise en jambes", alors que le trajet du retour permet de faire le point sur le travail effectué pendant la journée. Dans notre échantillon, Claude-Alain\* est un représentant de cette attitude "passive" : « *(Le trajet du matin), ça reste une fin du processus de la nuit, avec le cerveau qui se réveille tranquillement. (...) Je pense qu'il y a une inertie dans les deux sens* ».

À la lumière de nos entretiens, il n'est pas possible de quantifier la durée dont les individus souhaitent disposer pour ces transitions quotidiennes, car il semble que les besoins individuels à cet égard sont assez variables. Ainsi, Richter (1990) a montré que les hommes et les femmes tendent à avoir des attitudes différentes vis-à-vis de ces transitions – les femmes s'approprient plus explicitement les trajets pendulaires pour effectuer la transition mentale entre vie privée et professionnelle, alors que pour les hommes, la transition semble s'opérer de manière plus floue en empiétant sur les moments avant et après les déplacements – encore qu'il nous semble que c'est plus la répartition des rôles domestiques au sein du ménage que le genre qui sont déterminants dans ces observations.

<sup>18</sup> La notion d'injonction fait référence au fait que, au domicile, au lieu de travail ou à d'autres lieux d'activités, les actions à entreprendre s'imposent souvent comme une évidence – symbolisée par la pensée : « *Il faut faire ceci et cela...* » (à cet égard, voir la discussion proposée par Jean-Claude Kaufmann, 1997, p. 177) – sans compter que les interactions sociales peuvent elles aussi engendrer l'action. Dans ces contextes, un relâchement est facilement ressenti comme inapproprié ou vécu avec mauvaise conscience.

D'une manière générale, les modes de déplacement individuel paraissent tout à fait adaptés à une ré-appropriation du temps dans la logique du relâchement et de la transition, parce que bon nombre de personnes invoquent le besoin de se trouver dans un environnement exempt de sollicitations sociales pour véritablement pouvoir se relâcher. En qualifiant sa perception du temps passé dans l'automobile, Claude-Alain\* exprime de manière prégnante un sentiment qui est probablement très largement diffusé : « *Moi, je le caractériserais comme un temps... déjà sur soi-même, quoi, je veux dire : c'est un temps presque de détente (...) Moi qui me lève le matin un peu comme un zombie, c'est le moyen qui me convient le mieux, parce que je suis forcé d'être avec personne (...) Je demande rien à personne, on me demande rien, ça me convient assez, j'avoue...* ».

Les modes de déplacement de proximité peuvent offrir un contexte tout aussi favorable, notamment la marche à pied qui permet de laisser vaquer ses pensées dans l'imaginaire. Si l'on en croit Corinne\*, même le vélo permet une telle forme de décontraction personnelle : « *En fait, je peux rêver à vélo. En voiture, je peux pas rêver ! Je trouvais que c'était ce qui me faisait peur : c'est que des fois je rêvais un peu trop, même en voiture, et puis que là, on met la vie des autres en danger. En vélo, on peut mettre sa vie en danger, mais celle des autres, je crois pas vraiment...* ».

En filigrane, Corinne\* nous fait comprendre que, pour certaines personnes, l'idée même du relâchement au volant d'une automobile est jugée inacceptable, le relâchement étant associé à une diminution d'attention apportée à la conduite et, en conséquence, à un risque accru d'accident. On ne s'étonnera pas que, pour ces personnes, l'attrait de l'automobile pour les déplacements quotidiens est sérieusement remis en question. À cet égard, les transports en commun offrent en principe l'avantage que le voyageur est pris en charge et qu'il ne doit donc accorder qu'une attention minimale à la "conduite" de son déplacement. Mais, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, cet avantage est contrebalancé par la présence d'autres personnes qui sont susceptibles de troubler la quiétude de l'individu. Dans un véhicule bondé, la possibilité de se relâcher dépend donc largement de la faculté du voyageur à s'isoler mentalement de son environnement, une capacité qui n'est pas donnée à tout un chacun. Il nous semble que cet aspect des choses explique dans une large mesure la mésestime que presque tous nos interlocuteurs et interlocutrices ont exprimé vis-à-vis de l'usage des transports publics pendant les heures de pointe.

#### **5.4 La logique de sociabilité**

La logique de sociabilité s'impose dès lors que l'individu souhaite valoriser les relations sociales qu'il peut développer en cours de déplacement. Les déplacements peuvent offrir des opportunités de passer des moments plus ou moins privilégiés en famille, entre connaissances, voire même avec des inconnus, à condition évidemment que les aspirations des personnes présentes se recoupent. Généralement, ces relations prennent la forme de conversations, mais d'autres formes moins interactives peuvent aussi donner satisfaction (co-présence aux autres, observation des gens, etc.). Par ailleurs, les nouvelles technologies de l'information permettent désormais diverses formes de sociabilité virtuelle (conversations téléphoniques, échanges de messages écrits ou vocaux, etc.) – parfois au détriment des relations sociales avec les autres passagers.

Compte tenu de la diversité des formes de sociabilité qui ressort de cette première analyse, il nous semble opportun de structurer quelque peu notre exploration approfondie de cette thématique. En l'occurrence, nous nous intéresserons dans un premier temps aux formes de *sociabilité familiale* et à l'importance que cet aspect joue dans l'appréciation individuelle des moyens de transport, notamment lorsqu'il s'agit de faire des déplacements de longue distance en famille. Nous évoquerons ensuite les formes de sociabilité plus "*aléatoires*", avec des

personnes qui ne font pas à proprement parler partie du réseau social de l'individu, et nous évaluerons dans quelle mesure les modes de déplacement les plus usuels se prêtent à ces autres formes spécifiques de sociabilité.

Pour les familles, la ré-appropriation des déplacements dans une logique de sociabilité s'impose presque d'elle-même et nos interviews ont montré que les différentes formes de sociabilité qui se développent en cours de déplacement sont souvent valorisées alors que, à l'inverse, les situations conflictuelles sont vécues comme particulièrement désagréables. Cela est particulièrement vrai pour les déplacements relativement longs, lorsqu'il s'agit de voyager avec des enfants. À cet égard, parmi nos interlocuteurs et interlocutrices, même les personnes les plus enclines à l'usage de l'automobile redoutent le risque de voir le voyage dégénérer en un cauchemar, à cause des malaises des enfants et des énervements que cela peut engendrer. Claude-Alain\* est explicite : « *Je trouve rien de pire que (de devoir attendre à) un péage, sans climatisation, avec les enfants qui crient à l'intérieur. Je veux dire : s'il y a des moments qui à mon avis sont à éviter, c'est ce genre de moments-là !* ». En même temps, les facilités de transport offertes par l'automobile (transport des bagages et des multiples accessoires de loisirs) et les contraintes économiques font que le véhicule privé est souvent privilégié pour de tels voyages. Dans ces circonstances, les parents rivalisent de stratégies de minimisation des malaises des enfants – par exemple, en faisant des haltes fréquentes ou encore en partant à des heures qui favorisent le sommeil des enfants – pour faire en sorte que les déplacements représentent des moments honorables de sociabilité familiale.

Peut-on pour autant considérer que l'automobile en devient un cadre idéal de sociabilité familiale ? À notre sens, il existe un certain nombre d'images d'Épinal à cet égard – par exemple, les scènes des familles y chantant en chœur que l'on retrouve souvent dans les films cinématographiques – qui tendent à idéaliser ce mode de déplacement. Les propos de Francine\*, une mère divorcée de deux enfants, nous semblent beaucoup plus proches de la réalité, lorsqu'elle explique pourquoi elle privilégie le train pour les longs voyages : « *(Les voyages en train), c'est un grand moment de partage, parce qu'on a rien d'autre à faire à part être ensemble, donc c'est chouette avec les gamins : on se parle, on fait de la lecture, de l'écriture... (...) Passer comme ça 10-12 heures avec mes enfants à pas être dérangé, à n'avoir rien à faire d'autre, je trouve que c'est même très agréable, ça me plaît beaucoup. Tandis qu'en voiture, ils sont derrière, moi je suis devant, je peux leur parler, mais je peux pas me retourner, je peux pas m'occuper d'eux, s'ils commencent à se disputer, je peux pas les séparer, j'ai pas de relation avec eux dans une voiture : ils me voient de dos !? »*. Corinne\* renchérit : « *Des fois, la voiture, je trouve que c'est un moment qui est vide, parce que celui qui conduit doit conduire et puis – on peut parler avec les enfants et écouter la radio, mais – dans le train, on vit ! On continue à faire tout ce qu'on fait autrement... »*.

En même temps, il faut bien se rendre à l'évidence que le voyage en train avec les enfants n'est pas toujours aussi idyllique, comme l'exprime Chantal\* (en redoutant à voix haute les désagréments potentiels d'un voyage déjà planifié) : « *C'est toujours les enfants, le point d'interrogation, parce que ça dépend un petit peu comment eux se comportent et puis on a beau les élever, ils font des fois un peu ce qu'ils veulent (...) Mon mari, pour ça, il fera plus attention aux autres, donc si les enfants commenceront à faire trop de bruit, ils dérangeront les autres, ça le gênera ! (...) Et puis c'est sale, ça va être sale, ça va être très sale, c'est ce qui va me déranger dans le train, c'est que le petit, il va tout toucher, il va être noir ! Donc voilà : ça, ça va me déranger !* ». En fin de compte, pour les longs voyages avec des enfants, chaque moyen de déplacement comporte certains inconvénients qui limitent les possibilités de vivre sereinement ces déplacements, ce qui contribue probablement à réduire quelque peu la mobilité de loisirs des familles avec des enfants en bas âge.

Pour ce qui concerne les déplacements qui entrent dans l'ordre du quotidien, il semble que les aspects pratiques de l'organisation de la mobilité jouent un rôle prépondérant, la possibilité de développer une sociabilité familiale en cours de déplacement offrant tout au plus un motif de satisfaction subsidiaire. En analysant nos entretiens, nous avons tout de même recensés quelques mentions de moments privilégiés de sociabilité familiale s'inscrivant dans l'ordre du quotidien, tout en étant plutôt liés à des situations très particulières. Par exemple, pour Claude-Alain\*, les déplacements qu'il effectue de temps à autre avec son enfant de trois ans représentent des expériences des plus intéressantes : *« C'est un moment un petit peu privilégié où on est... C'est bizarre peut-être à dire, mais je veux dire : pour un peu qu'on prenne un enfant, ben on est là, on n'a rien d'autre à faire que de parler, donc on va parler de choses... C'est vrai que c'est un moment social un peu différent, où on sera pas forcément en famille au complet (...) où on trouvera aussi du temps qu'on peut consacrer pour faire des choses qu'on ferait peut-être pas si on était (au domicile) »*.

Au-delà des déplacements effectués en famille ou en compagnie de proches appartenant aux réseaux sociaux établis, les voyages offrent parfois des opportunités de développer une sociabilité plus aléatoire, avec des personnes plus ou moins anonymes rencontrées en cours de déplacement. Lorsqu'ils sont effectués en train, les trajets pendulaires offrent généralement des contextes favorables à une telle sociabilité de voyage. Certains individus la valorisent tout autant que la sociabilité familiale, parce qu'elle permet parfois d'étendre les réseaux de connaissances<sup>19</sup> ou encore de développer des échanges intéressants avec des personnes qui n'appartiennent ni au cercle familial ni au cercle professionnel<sup>20</sup>. Julien\*, par exemple, admet avoir constitué un véritable réseau de connaissances durant les trajets qu'il effectuait quotidiennement en train, autrefois : *« C'est vrai qu'on était toute une équipe à prendre le même train le matin. Il y avait les collègues ou des gens dont on avait fait connaissance et puis on allait même manger ensemble de temps en temps... Il se trouve que maintenant, on travaille ensemble dans différents organismes, mais c'est un réseau qui s'est créé par le train »*.

L'attrait du train pour ce type de sociabilité comporte plusieurs aspects : d'une part, une fréquence plutôt réduite qui fait que les pendulaires se retrouvent plus ou moins systématiquement dans le même train et, d'autre part, une configuration des sièges<sup>21</sup> qui est plutôt favorable aux contacts entre anonymes, voire y est même très favorable lorsque le train conduit un wagon-restaurant ; enfin, le train comporte généralement suffisamment de wagons pour que la sociabilité entre personnes qui ont fait connaissance ne s'impose pas à elles comme une obligation sociale. Ce dernier point est évidemment primordial, puisque la sociabilité doit être souhaitée par toutes les personnes en présence pour qu'elle soit véritablement appréciée.

En comparaison du train, les transports publics urbains sont considérés comme nettement moins propices à des formes de sociabilité de voyage. Il semble que cela découle de plusieurs facteurs : rencontres moins régulières (à cause de la fréquence élevée des rames et des bus), durées de voyage trop courtes, distances interpersonnelles inadéquates à l'intérieur des véhicules, configurations défavorables des sièges, etc. D'un autre côté, plusieurs des personnes que nous avons interviewées ont dit leur plaisir d'y rencontrer de

<sup>19</sup> Même si les liens ainsi établis restent généralement "faibles", ils peuvent jouer un rôle déterminant dans certaines situations spécifiques de la vie (recherche d'emploi, recherche de logement, etc.).

<sup>20</sup> Meissonnier (2001), dans son étude sur les pratiques de navetteurs de longue distance, a mis en évidence l'existence de réseaux de sociabilité propres à l'exercice des trajets pendulaires en train et il en a abondamment décrit les modalités : modes d'engagement de relations anonymes, modes d'expression de relations entre personnes qui ont fait connaissance, stratégies adoptées pour se retrouver dans le train, etc.

<sup>21</sup> Nous nous référons ici à la configuration des sièges en face à face, qui prévaut dans les trains suisses.

temps à autre des connaissances et de pouvoir ainsi se tenir au courant des évolutions familiales ou des carrières professionnelles, à l'exemple de Monique\* : « *C'est pas mal aussi, parce que – comment dire ? – si on descend pas dans les prochains arrêts, on a le temps en fait d'échanger des nouvelles comme ça, en fait, dans un bus, tandis que si on se croise dans la rue, peut-être qu'on se croiserait juste, on dirait juste : 'Salut - salut' et puis (on continuerait)... Tandis que là, on est "forcés" en fait de passer un petit moment ensemble, ce qui permet un échange quand même un peu plus approfondi que les salutations dans la rue* ».

Peut-on parler d'opportunités de sociabilité du voyage en commun pour les personnes qui effectuent des trajets récurrents en automobile ? Théoriquement, deux types de situations s'y prêteraient : la prise en charge d'auto-stoppeurs et l'organisation des trajets sur le mode du co-voiturage. Selon Yann\*, qui a expérimenté ces deux possibilités par le passé, la première s'avère nettement plus satisfaisante que la seconde du point de vue de la qualité des contacts sociaux : en effet, alors que la prise en charge d'auto-stoppeurs permet de faire des rencontres extraordinaires – Yann\* : « *(Les auto-stoppeurs, je les prends) systématiquement quand l'occasion se présente... Systématiquement ! Mon record, c'est sept ! J'ai pris sept auto-stoppeurs d'un coup, on était huit dans la voiture... J'aime bien ! Ça donne l'occasion de faire des rencontres sympa, tu dépannes les gens, souvent tu fait des rencontres sympas, parce que quelqu'un qui fait du 'stop', c'est quelqu'un qui est pas trop timide, déjà (...) donc tu fais des rencontres intéressantes !* » – le contexte du co-voiturage régulier tend lui à rapidement épuiser l'envie de sociabilité – encore Yann\*, qui avait emmené pendant quelque temps un étudiant à Yverdon : « *C'était pas un intime non plus, c'était un copain comme ça, finalement au bout de dix trajets, t'as plus rien à te dire...* » (après quoi, chacun d'eux s'étaient occupés de manière individuelle, lui écoutant la radio et son compagnon révisant ses cours).

Par rapport à la question de l'intérêt d'une sociabilité de voyage, il faut tout de même relever que celle-ci peut entrer en conflit avec le souhait de l'individu de consacrer son temps de déplacement à une activité productive ou à une pause reposante : par exemple, lorsqu'une personne qui prévoyait de consacrer le temps de déplacement à une tâche jugée importante est abordée par un autre passager et que, de par les circonstances, elle ne peut pas s'empêcher de bavarder avec lui, l'échange sera vraisemblablement mal vécu ; et il en sera probablement de même si la personne comptait pouvoir méditer quelques instants. Il n'est donc pas très étonnant que, en fin de compte, relativement peu de contacts anonymes débouchent sur des échanges prolongés, comme le souligne Christian\* : « *Dans le train, les gens en fait sont très peu disponibles à la communication, je trouve. Ça, je le remarque ! Bon, je dis pas que moi, je cherche forcément toujours à causer aux gens, mais il y aussi des moments où j'ai pas envie, je le reconnais, et puis je lis, mais en fait ça me surprend de voir comme les gens se mettent dans une bulle, en quelque sorte (...) Ça montre justement que les gens cherchent à rentabiliser en fait ce temps de transport, parce que la discussion en fin de compte, c'est du divertissement – c'est un loisir de se mettre à causer avec des gens – et puis les gens, ils veulent pas le faire* ».

## **6 Les difficultés d'appropriation des temps de déplacement et la persistance des temps morts**

Ci-dessus, l'exposé des différentes logiques d'appropriation des temps de déplacement a démontré la multiplicité des significations que ces temps peuvent revêtir du point de vue du voyageur. Doit-on pour autant considérer que les individus parviennent à rendre signifiant l'ensemble des temps dévolus à la mobilité ? Il y a là un pas que nous ne franchirons pas. Par exemple, lorsque Laure\* se met à rêver du mode de déplacement idéal et qu'elle

affirme : « *Pour moi, le transport, c'est quelque chose qui m'aide, mais je ne trouve pas un plaisir particulier de me déplacer d'un point à un autre. Pour moi, le summum du déplacement, c'est peut-être bien la téléportation... Ça, ça serait vraiment génial ! On perd aucun temps et on se rend pas compte des distances... ça, ça serait drôlement bien !* », on comprend qu'il doit subsister des temps de déplacement qui sont vécus comme des interstices inutiles et dépréciés, en d'autres mots : des temps "morts".

En effet, même si les moyens de déplacement et les lieux de transit (gares, aéroports, etc.) sont de plus en plus conçus de telle manière que les voyageurs puissent s'approprier à leur guise les temps de déplacement (Bellanger et Marzloff, 1996), la réalité des transports est souvent telle que les conditions fondamentales de ré-appropriation ne sont pas réunies. Par exemple, dans les transports publics urbains, aux heures de pointe, le manque flagrant de places assises (et de place tout court) est plus ou moins rédhibitoire si l'on considère que les possibilités de ré-appropriation impliquent en principe que la personne se sente à l'aise. L'environnement immédiat du voyageur doit aussi être exempt de sollicitations sensorielles négatives (bruits, vibrations, température ambiante inadéquate, mauvaises odeurs, etc.), ce qui tend à désavantager les transports collectifs. Enfin, la durée du déplacement – ou plus précisément : de ses différentes étapes – est un paramètre important : une étape trop courte limite fortement les possibilités d'activités productives, voire même de sociabilité ; à l'inverse, il semble évident qu'une ré-appropriation selon la logique du relâchement ou de la transition suppose une durée temporelle limitée, sous peine de faire naître un sentiment de perte de temps.

Selon nos interlocuteurs et interlocutrices, ce sont surtout les périodes d'attente qui parsèment les parcours quotidiens (attente du passage du bus, attentes dans les gares et autres interfaces de transport, attente de l'automobiliste pris dans un bouchon, attentes aux feux de circulation, etc.) qui sont mal vécues. Interrogée quant à l'existence de temps morts dans sa vie quotidienne, Monique\* confirme ce point de vue, tout en explicitant un peu mieux les raisons profondes de l'irritation causée par les attentes : « *Ça m'arrive rarement de dire que c'était un temps mort, en fait, parce que finalement c'était toujours quand même du temps... Enfin, on en a toujours fait quelque chose de ce temps, donc il est jamais vraiment mort, à moins vraiment qu'il faille attendre dans une salle d'attente alors que par ailleurs on sait qu'on a une pile de choses à faire dans la journée, ça, vraiment, c'est vrai que c'est agaçant ! Quand on doit attendre quelque chose ou quelqu'un, enfin sur lequel on a aucun contrôle (...) ça, c'est vrai que c'est du temps où je dirais que c'est du temps mort !* ».

Comme l'a relevé Gasparini (1995) dans sa discussion théorique de la notion d'attente, l'absence de contrôle et l'imprévisibilité sont des facteurs qui déterminent largement la manière dont l'attente est vécue par l'acteur. Gasparini insiste sur le fait que, d'un point de vue sémantique, la notion d'attente recouvre deux acceptions très proches mais néanmoins distinctes : (1) un état d'inaction et (2) un état d'anticipation d'un évènement, en d'autres mots : d'expectative<sup>22</sup> ; la première acception traduit l'inaction au présent jusqu'à ce qu'une action puisse reprendre (dans le futur), alors que la deuxième implique une attitude qui se fonde sur une connaissance plus ou moins bonne de la situation présente. Dans la mesure où la notion de contrôle des évènements suppose une anticipation correcte de leurs cours, Gasparini (1995, p. 31) résume bien le statut du concept : « En fin de compte, l'attente se trouve à la fois à l'intersection du présent et du futur ainsi qu'à celle du certain et de l'incertain ». Or, puisque les périodes d'attente disséminées dans la vie quotidienne impliquent généralement à la fois l'inaction et l'expectative (comme, par exemple, lorsqu'il s'agit d'attendre le passage d'un bus ou la fluidification d'un bouchon autoroutier), on conçoit faci-

<sup>22</sup> Gasparini fait d'ailleurs remarquer qu'en anglais, il existe deux termes distincts pour ces acceptions (*waiting* et *expectation*), ni l'un ni l'autre ne recouvrant les deux sens du mot "attente".

lement que le vécu de l'attente par l'acteur soit influencé autant par son rapport personnel à l'inaction que par son sentiment (de perte) de maîtrise du cours des événements.

Les conclusions d'une enquête consacrée aux vécus des attentes dans des gares italiennes (Gasparini, 1999, p. 143) confirment largement cette hypothèse : « Quelle que soit l'expérience de l'attente selon les acteurs singuliers, on peut retenir a priori qu'une attente se présente en termes particulièrement désagréables et négatifs quand l'élément de la prévision manquée se combine avec celui de la longue durée ». On pourrait certes penser que les gares offrent généralement des espaces favorables à une ré-appropriation des temps d'attente, de par l'existence de salles d'attente, de cafés-restaurants, de commerces et de services divers. Toutefois, comme l'ont relevé Vincent Kaufmann et al. (2000) dans le cadre d'une enquête menée en Suisse et portant également sur le vécu des passages dans des interfaces de transport, la présence d'équipements adéquats ne suffit pas à stimuler une appropriation des temps d'attentes : en effet, une telle appropriation implique également une connaissance précise de la durée de l'attente – comment en effet s'approprier un temps dont la durée est incertaine ? – et, plus encore, une aptitude personnelle à valoriser ce temps.

Ce dernier aspect ne doit pas être sous-estimé. Comme l'a montré notre enquête, la ré-appropriation des temps de déplacement requiert de la part de l'individu des dispositions qui, prises dans leur ensemble, sont assimilables à une véritable compétence<sup>23</sup>. Plusieurs de nos interlocuteurs et interlocutrices ont relevé que l'appropriation des déplacements en transports collectifs suppose une capacité à s'isoler mentalement des voyageurs environnants, par exemple lorsqu'il s'agit de se concentrer sur une lecture ou tout simplement pour parvenir à se décontracter<sup>24</sup> ; la possibilité de se reposer implique elle une capacité à passer rapidement d'un état de sommeil à un état d'éveil, qui n'est pas donnée à tout un chacun. Pour les automobilistes, les capacités requises ont plutôt trait à l'expérience personnelle de conduite, qui permet de minimiser l'attention portée à la cognition du déplacement et ainsi libérer des ressources cognitives pour des activités accessoires comme par exemple des conversations téléphoniques<sup>25</sup>. Par ailleurs, il est opportun de disposer d'un certain nombre de connaissances pratiques concernant l'offre de transport (connaissance de la composition des trains, comme par exemple de l'existence de wagons-silence, wagons-familles, wagons-restaurant ; savoir optimiser ses chances de trouver une place assise en se positionnant correctement sur le quai de gare ; etc.) ainsi que celle des services annexes (connaissance des services disponibles dans une gare ou un aéroport, y compris de leur localisation). Enfin, l'individu doit avoir développé une attitude volontaire vis-à-vis de l'appropriation des temps de déplacement, puisqu'il faut généralement se donner la peine d'essayer différentes possibilités avant de trouver des solutions véritablement satisfaisantes – sans compter qu'il faut trouver les instruments adéquats dont il convient de s'équiper (dictaphone, mini-radio ou baladeur, etc.).

---

<sup>23</sup> Nous avons notamment remarqué que des conditions contextuelles défavorables à une ré-appropriation des temps de déplacement peuvent pour le moins partiellement être contrebalancées par des aptitudes personnelles particulièrement développées.

<sup>24</sup> À cet égard, les baladeurs ou les bouchons auriculaires sont des aides importantes, puisqu'elles permettent de maîtriser l'environnement sonore dans lequel on se plonge.

<sup>25</sup> Encore faut-il bien sûr que le conducteur accepte de se laisser distraire dans son attention à la route !? Notre enquête suggère que l'attitude individuelle à cet égard est un facteur déterminant dans les représentations respectives de l'attractivité de l'automobile et des transports collectifs en matière de possibilités d'appropriation des temps de déplacement.

## 7 La nécessité d'une prise en compte des logiques de signification du temps de déplacement

La persistance des temps "morts" soulève la question du statut de notre catégorisation qualitative des significations des temps de déplacement : les logiques d'appropriation que nous avons mises en évidence doivent-elles véritablement être prises en compte pour comprendre les comportements individuels ? Pour notre part, nous voyons au moins trois arguments qui plaident en ce sens :

- Premièrement, nous avons constaté que ces logiques de signification peuvent être "amplifiées" à un point extrême dans des circonstances particulières, certains déplacements étant parfois considérés comme des occasions rares de s'adonner à une activité appréciée<sup>26</sup> (qui peut être de l'ordre de la stimulation émotionnelle, du productif, du relâchement ou de la sociabilité). Dans de telles situations, les déplacements représentent en quelque sorte des "espaces-temps d'évasion" de la routine quotidienne ou, plus exactement, des contraintes qui lui sont associées. Comme l'explique parfaitement Julien\*, qui dirige une petite entreprise et qui effectue régulièrement des déplacements d'affaire en automobile, les temps de déplacement sont alors perçus comme de véritables moments de liberté : « *(Mes déplacements en auto), c'est un des rares moments que je perçois comme libre d'engagements : je peux écouter de la musique, (...) c'est là que j'écoute les nouvelles, c'est une succursale de mon bureau où personne m'embête – je dirais 'm'embête' entre guillemets, parce que les gens qui sont autour de moi, je les aime beaucoup, donc ils me 'dérangent' pas... – (...) Pour moi, c'est presque un temps libre, c'est-à-dire que vraiment je fais ce que j'ai envie !* » (en l'occurrence, les temps de déplacement font partie des rares moments durant lesquels il ne se sent pas obligé d'utiliser le temps de manière productive<sup>27</sup>). Dans de tels cas, on imagine sans peine l'importance attachée à l'usage du mode de déplacement qui porte le sentiment d'évasion et on ne s'étonne pas que, dans l'esprit des personnes concernées, l'idée de changer de mode de déplacement sort complètement du champ des possibles.
- Ensuite, nous avons déjà mis en évidence dans le chapitre 4 que la stimulation émotionnelle procurée par l'acte de se déplacer participe de la finalité même de certains déplacements ou, pour le moins, qu'elle influence le choix du mode de transport dans le cadre des déplacements quotidiens. Nos entretiens ont montré que la logique de sociabilité peut jouer un rôle semblable : pour certaines personnes, les déplacements quotidiens ont avant tout une fonction d'opportunité de sociabilité, indépendamment de l'existence d'un motif pratique spécifique (achats, etc.). Ainsi, pour Amélie\*, une veuve de 85 ans qui habite seule dans un village périurbain, la pratique des transports collectifs et la fréquentation de la gare de Genève traduit essentiellement une envie d'accéder à une co-présence sociale<sup>28</sup>. D'autres chercheurs, à l'instar de Pedrazzini (2001) ou encore de Grell et Waldmann (1999), ont montré que, pour certains jeunes, c'est plutôt la pratique

<sup>26</sup> Plusieurs situations de ce type ont pu être mises en évidence au cours de nos entretiens : la mère de famille qui se réserve des moments pour elle seule dans son automobile, en écoutant des émissions radiophoniques qu'elle a préalablement enregistrées sur cassette ; l'employé stressé qui se "force" à consacrer du temps à des lectures personnelles en prenant un train régional plutôt qu'un train direct ; le cadre supérieur qui profite de ses voyages professionnels pour effectuer des réflexions d'ordre stratégique, n'étant pas continuellement accaparé par ses subordonnés pour résoudre des problèmes opérationnels ; etc.

<sup>27</sup> Ce alors même qu'il en est tout à fait capable, puisqu'il emporte toujours avec lui son dictaphone et qu'il dicte régulièrement des lettres ou des rapports en conduisant...

<sup>28</sup> Dans son analyse des significations des temps de vie et de la mobilité spatiale des retraités, Bonnet (1990) met en évidence le glissement progressif, avec l'âge, du sens que revêtent pour eux les déplacements quotidiens : lorsque les personnes âgées n'envisagent plus développer de nouveaux centres d'intérêt – en d'autres termes : ils n'ont plus de "projet de vie" – leur mobilité spatiale traduit dans un premier temps une posture de maintien des habitudes passées, avant de devenir complètement « spectatrice ».

de moyens de transport individuel qui représente un vecteur de sociabilité : typiquement, les individus se rencontrent à des lieux habituels avant d'effectuer des virées en groupe, avec pour principale motivation d'assouvir une passion commune pour un véhicule spécifique (scooters, motos, VTT, rollers, etc.) ainsi que d'exercer et de faire la démonstration des aptitudes personnelles de conduite. Là encore, la compréhension des comportements individuels passe indéniablement par la prise en compte de la signification du vécu des déplacements, puisque vécu et motif du déplacement se confondent.

- Enfin, les indications quantitatives fournies par les enquêtes "Parcours" du groupe CHRONOS<sup>29</sup> tendent à confirmer que l'appropriation des temps de déplacement est un phénomène qui ne peut plus être ignoré aujourd'hui. Certes, parmi les personnes qui effectuent des navettes quotidiennes entre domicile et lieu de travail, une nette majorité (66%) souhaite passer le moins de temps possible dans les transports et encore moins (75%) dans les espaces de transit. Cependant, il s'avère que seulement 40% des interviewés considèrent le temps du transport comme du temps perdu (Marzloff et Glaziou, 1999, p. 45). En d'autres mots, même si les individus ne souhaitent pas consacrer beaucoup de temps à leurs déplacements, ils semblent en fin de compte plutôt bien s'accommoder des moments passés dans les moyens de transport. À notre sens, ces chiffres partiellement contradictoires démontrent justement que les temps de déplacement sont largement ré-appropriés de manière significative<sup>30</sup> (un constat qui n'est en soi pas vraiment étonnant si l'on considère que, dans une société où les individus affirment de manière de plus en plus généralisée qu'ils « manquent de temps » dans leur vie quotidienne, il ne fait guère de doute que bon nombre de personnes ont trouvé des manières de donner du sens aux temps passés dans les moyens de transport).

## 8 Conclusion

Tout au long de cet article, nous avons décrit les modalités par lesquelles les personnes en mouvement cherchent à se ré-approprier les temps de déplacement pour éviter que ces intervalles temporels ne soient perçus comme des temps "morts". Cette analyse nous a conduit à retenir quatre logiques de signification distinctes – soit : (1) la logique de stimulation émotionnelle, (2) la logique de productivité, (3) la logique de relâchement et de la transition et, enfin, (4) la logique de sociabilité – sans toutefois exclure qu'il subsiste des moments perçus comme des temps "morts" insignifiants dans la réalité des transports quotidiens. Compte tenu de l'échantillon d'enquête relativement restreint, cette catégorisation qualitative ne prétend pas à l'exhaustivité. Il nous semble néanmoins qu'elle permet d'expliquer un grand nombre de situations si l'on tient compte du fait que les différentes logiques de signification peuvent se conjuguer de multiples façons au cours d'un seul et même déplacement (notamment avec des variations entre l'aller à un lieu d'activité et le chemin du retour).

Outre cet apport à une meilleure compréhension des comportements de mobilité, notre analyse permet également de mieux saisir les appréciations que les individus portent sur les différents modes de déplacement. En effet, il est clairement apparu que les possibilités offertes par les modes de déplacement en soutien de l'une ou l'autre des logiques d'appropriation que nous avons mises en évidence, sont assez différenciées. En résumé :

<sup>29</sup> Nous avons déjà évoqué ces enquêtes ci-dessus (voir note de bas de page en p. 12). Elles se fondent sur 2'200 entretiens de 45 minutes, effectués auprès de Français de plus de 18 ans.

<sup>30</sup> Il nous semble que les décalages entre les chiffres présentés ici peuvent au moins en partie être imputés à une prise de conscience limitée des individus par rapport aux logiques de ré-appropriation qu'ils déploient pendant les temps de déplacement. Par exemple, on peut penser que, en situation d'enquête, les gens tendent à sous-évaluer le fait qu'ils mettent à profit les temps de déplacement comme des moments de relâchement ou de transition entre deux sphères de vie.

- Le train représente sans doute le moyen de transport le plus polyvalent dans la perspective d'une appropriation signifiante du temps de déplacement, notamment parce que les wagons offrent des espaces conviviaux et parce qu'il y existe une culture sociale de tolérance vis-à-vis d'un grand nombre d'occupations personnelles ; par ailleurs, les transitions dans les gares permettent d'avoir accès à un large éventail d'équipements et de services qui fournissent un soutien non négligeable au déploiement d'activités en cours de route (achats de boissons, de journaux, etc.).
- L'automobile offre également un cadre très propice à l'ensemble des logiques de ré-appropriation, même si l'éventail des occupations annexes envisageables est plus restreint que dans le cas du train (pour le moins pour le conducteur du véhicule) ; les principales qualités de l'automobile résident dans le fait qu'il s'agit d'un espace intime, garant de confidentialité, et qui plus est, aménageable en fonction de souhaits particuliers. Par ailleurs, pour certaines personnes, la stimulation émotionnelle procurée par l'activité de conduite peut suffire à donner un sens au temps de déplacement – par exemple, lorsque cette activité représente un moyen de ressourcement personnel ou encore lorsqu'elle s'inscrit dans une logique de défoulement (conduite "sportive" ou "sans-gêne" dans la circulation).
- Les moyens de transport non motorisés s'avèrent eux surtout adaptés à une logique de ré-appropriation de l'ordre du "productif", puisqu'ils offrent des opportunités d'accomplir un minimum d'exercice physique, plus ou moins substitutives d'activités sportives.
- En fin de compte, seuls les transports publics urbains semblent offrir un contexte spécialement réfractaire à une ré-appropriation signifiante du temps de déplacement, tout particulièrement durant les heures de pointe (manque flagrant de places assises, absence de convivialité, etc.).

À notre avis, il ne fait aucun doute que les représentations que les individus se forgent des différents moyens de transport sont influencées par les possibilités d'appropriation signifiante du temps de déplacement. Bien sûr, compte tenu du fait que ces possibilités d'appropriation dépendent aussi de dispositions personnelles et que l'individu possède une réelle marge de manœuvre pour déterminer quel sens il veut donner à ses temps de déplacement, il faut admettre que ces éléments de représentation peuvent faire l'objet de processus de réduction de dissonance cognitive<sup>31</sup> : par exemple, l'individu peut au moins pendant un certain temps "se convaincre" qu'il exploite productivement ses temps de déplacement en s'occupant, même si de fait cette activité annexe n'est pas essentielle à ses yeux et qu'il ne s'y consacrerait pas s'il n'y avait pas ces moments dont il faut combler le vide de sens ; ou encore, l'individu peut "se persuader" que seul son moyen de transport habituel permet une appropriation signifiante, tous les autres impliquant forcément des temps de déplacement marqués par l'ennui. Toutefois, cette observation ne remet pas fondamentalement en question l'importance que revêtent les logiques de signification des temps de déplacement<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> La dissonance cognitive désigne l'état de tension dans lequel se trouve l'individu lorsqu'il perçoit une incohérence entre son attitude et son comportement face à un objet ou une situation. Dès lors que le nombre d'éléments cognitifs inconsistants prédomine par rapport aux éléments consistants, la dissonance cognitive provoque l'amorce de démarches visant à supprimer les tensions (recherche de nouvelles informations sur l'objet en question, modification de l'attitude à son égard, changement dans l'évaluation d'une situation, etc.) (Fröhlich, 1997).

<sup>32</sup> Par contre, cette observation soulève des problèmes importants en matière de méthodologie de recherche. En effet, en situation d'enquête, la dissonance cognitive peut pousser les répondants à biaiser leurs réponses, par exemple en justifiant leurs choix modaux en avançant des raisons qui soutiennent l'option retenue ou critiquent les options écartées, même si ces raisons n'ont pas véritablement influé sur leurs choix (Kaufmann, 2000, p. 84).

Au final, il nous semble que nous avons démontré la nécessité d'une prise en compte du vécu subjectif des temps de déplacement dans les futures recherches sur les comportements de mobilité, notamment pour toutes celles qui prétendent contribuer à une meilleure compréhension des comportements individuels en matière de choix modal. Dans cette perspective, notre catégorisation des significations des temps de déplacement offre un outil théorique intéressant, puisque le recours à la notion de logique permet de décomposer les expériences individuelles des déplacements en un nombre limité de "dimensions à analyser", ce qui est bien sûr essentiel lorsqu'on souhaite appréhender les comportements individuels de façon pertinente et en même temps pragmatique. De plus, elle fournit des points d'appui pour mieux saisir les représentations individuelles des moyens de transport.

Plus généralement, notre article nuance considérablement l'hypothèse implicite qui sous-tend encore bon nombre d'analyses dans le champ des transports, selon laquelle le temps de déplacement serait un temps interstitiel fondamentalement insignifiant – autrement dit : un temps "mort" – et qu'en conséquence, le temps consacré au déplacement représenterait essentiellement un coût que l'individu chercherait à minimiser (Kaufmann, 1998). Si, par le passé, ce postulat a pu offrir une base de réflexion satisfaisante, c'était (entre autres) parce que les possibilités d'une ré-appropriation des temps de déplacement étaient alors plutôt limitées. Sa remise en question nous paraît d'autant plus irrémédiable que l'essor des nouvelles technologies de communication (téléphones portables, assistants électroniques, accès internet dans les véhicules, etc.) va encore démultiplier les opportunités de déployer des activités en cours de déplacement.

Enfin, l'analyse que nous avons présentée ici apporte sans doute de nouveaux éléments conceptuels pour interpréter les résultats d'analyses statistiques ou économétriques. Ainsi, en prenant en compte les logiques de signification que nous avons mises en évidence, il nous semble qu'on peut mieux comprendre les fondements de la conjecture de Zahavi et, qui plus est, pourquoi des études récentes indiquent que, en moyenne, le budget-temps consacré aux déplacements serait en augmentation (voir par exemple : ODT/OFS, 2001). En effet, il semble raisonnable de penser que si, demain, de plus en plus d'individus découvrent de nouveaux modes d'appropriation satisfaisants de leurs temps de déplacement, ils seront disposés à se déplacer encore plus loin dans le cadre de leurs déplacements quotidiens, à l'exemple des pendulaires de longue distance en TGV.

## 9 Bibliographie

- Bellanger, F. et Marzloff, B., 1996. Transit – Les lieux et les temps de la mobilité. Editions de l'Aube / media mundi, Paris.
- Bonnet, M., 1990. Les rapports au temps et à l'espace des retraités. Recherche Transports Sécurité (RTS), 25, pp. 39-48.
- Czikszentmihalyi, M., 1975. Beyond boredom and anxiety. Jossey-Bass, San Francisco.
- Fichelet, M., Fichelet, R. et May, N., 1970. Contribution à une psychosociologie des comportements urbains. Ministère de l'Équipement et du Logement, Paris.
- Flamm, M., 2004. Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport. Thèse de doctorat, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
- Flint, A., 2001. Home... home on the road - Commuters adding household conveniences to their vehicles. The Boston Globe (14.08.2001 Edition), Boston.
- Fröhlich, W.D., 1997. Dictionnaire de la psychologie. Librairie Générale Française, Le livre de poche.
- Gasparini, G., 1995. On Waiting. Time & Society, 4(1), pp. 29-45.
- Gasparini, G., 1999. Temps ferroviaire et temps des voyageurs: l'attente en gare, In: Joseph, I. (ed.), Villes en gares. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- Grell, P. et Waldmann, K., 1999. Mobilität als Baustein jugendkultureller Selbstinszenierungen, In: Tully, C.J. (ed.), Erziehung zur Mobilität. Campus, Frankfurt a.M. [etc.].
- Hilgers, M., 1992. Total abgefahren: Psychoanalyse des Autofahrens. Herder, Freiburg i. Br. [etc.].
- Jauréguiberry, F., 1996. De l'usage des téléphones portables comme expérience du dédoublement et de l'accélération du temps. Technologies de l'information et Société (TIS), 8(2), pp. 169-187.
- Kaufmann, J.-C., 1996. L'entretien compréhensif. Nathan, Paris.
- Kaufmann, J.-C., 1997. Le coeur à l'ouvrage - Théorie de l'action ménagère. Nathan, Paris.
- Kaufmann, V., 1998. Mobilité quotidienne: le plus court est-il le mieux?, In: Rossel, P., Bassand, M. et Roy, M.-A. (eds.), Au-delà du laboratoire: les nouvelles technologies à l'épreuve de l'usage. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.
- Kaufmann, V., 2000. Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines - La question du report modal. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.
- Kaufmann, V., Jemelin, C. et Joye, D., 2000. Entre ruptures et activités: vivre les lieux du transport - De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces. Direction du PNR-41 & EDMZ, Berne.
- Laffont, F. et de Ponfily, C., 1990. Auto-Folies: panique dans la ville. Film documentaire retransmis par Arte, Paris.
- Marzloff, B. et Glaziou, S., 1999. Le temps des puces. Editions Carnot, Bourges.
- Meissonnier, J., 2001. Provinciliens: les voyageurs du quotidien, entre capitale et province. L'Harmattan, Paris.
- Mokhtarian, P.L. et Salomon, I., 2001. How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. Transportation Research Part A, 35, pp. 695-719.

ODT/OFS, 2001. La mobilité en Suisse: résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Office fédéral du développement territorial / Office fédéral de la statistique, Berne/Neuchâtel.

Orain, H., 1997. Du côté des trajets, In: Juan, S., Largo-Poirier, A., Orain, H. et Poltorak, J.-F. (eds.), Les sentiers du quotidien - Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville. L'Harmattan, Paris.

Pedrazzini, Y., 2001. Rollers & Skaters : Sociologie du hors-piste urbain. L'Harmattan, Paris [etc.].

Pervanchon, M., 1999. Conduire et se conduire – Du monde de la voiture au monde social. L'Harmattan, Paris.

Richter, J., 1990. Crossing Boundaries between professional and private life, In: Grossman, H.Y. et Chester, N.L. (eds.), The Experience and Meaning of Work in Women's Lives. Lawrence Erlbaum, Hillsdale (New Jersey).

Schönhammer, R., 1991. In Bewegung: zur Psychologie der Fortbewegung. Quintessenz Verlag, München.

Schönhammer, R., 1997. Psychologie von Verkehr und Mobilität, In: Dienel, H.-L. et Trischler, H. (eds.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Campus Verlag, Frankfurt a.M. [etc.].

Zarifian, P., 2001. Temps et modernité. L'Harmattan, Paris.