Hégémonie des heures de pointe et marginalités temporelles dans la mobilité quotidienne

Alexis Gumy[a*], Marc-Édouard Schultheiss[a]

[a]*Laboratoire de Sociologie Urbaine, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse*

Introduction

Cette communication adopte un point de vue relativement novateur sur l'étude des mobilités quotidiennes dominantes et marginales : celui des temporalités. Nous pensons que cette perspective temporelle est capable de rendre compte de certains quotidiens qui se jouent en marge des opportunités « aux heures de pointe », qui cristallisent le discours majoritaire des politiques urbaines de déplacements. En Suisse, le développement du réseau de transports publics suit particulièrement cette tendance à la classification des déplacements quotidiens, qui simplifie l'accès aux modes collectifs pour des journées-types avec pour uniques points d'ancrage l'heure de pointe du matin, généralement entre 7 heures et 8 heures, et l'heure de pointe du soir, généralement entre 18 heures et 19 heures. Cette « planification pendulaire », qui s'établit dans une vision normative des contraintes horaires liées à certains corps de métier, occulte pourtant d'autres formes d'injonctions à la mobilité, qu'elles soient liées à d'autres domaines professionnels ou à d'autres formes d'obligations (scolaires, d'entretien du ménage, de services, etc.). Le résultat d'une telle vision politique laisse place à un décalage, où la population n'est pas nécessairement en mesure de s'approprier une offre inflexible sitôt qu'une activité quotidienne s'écarte des heures favorables à l'utilisation des transports publics. Ce constat se renforce d'autant plus que différents acteurs du monde de la mobilité déplorent, chiffres à l'appui, le sous-remplissage de bus et de trains durant les heures creuses. Aussi longtemps que la planification des mobilités urbaines se refuse à considérer le choix des modes de transport comme le résultat d'un projet quotidien, le développement de l'offre en transports publics est vouée à s'ancrer dans l'hégémonie des heures de pointe.

Méthodologie

Pour se saisir de cette question, notre travail s'inspire largement des travaux de la *Time Geography* (Hägerstraand, 1970) et de l'étude des programmes d'activités (Chapin, 1974). Sur la base d'enquêtes de mobilité, nous reconstruisons des journées-types à l'aide d'un « indicateur rythmique » (Drevon *et al.*, 2020) sur la base de trois composantes essentielles de la mobilité quotidienne : la complexité, liée à l'enchaînement des déplacements au cours de la journée ; l'ancrage temporel, qui

[*] Auteur correspondant
Adresse mail: alexis.gumy@epfl.ch

distingue à elle seule matinée et soirée en matière de transports ; et la dispersion spatio-temporelle, révélatrice du (ou des) « gabarit(s) » du vécu quotidien. La combinaison de ces composantes fait naître des profils de journée-type dont l'exercice avec des modes de transport alternatifs à la voiture s'avère plus ou moins compliqué à l'aune de la planification des transports publics selon les heures de pointe.

Pour encore mieux faire état d'une diversité des modalités d'appropriation de cette logique de planification, notre recherche s'inscrit dans une perspective transfrontalière originale. Elle prend pour terrain d'étude le périmètre du Grand Genève, territoire institutionnel transfrontalier à cheval sur deux cantons suisses (Genève, Vaud) et deux régions françaises (Haut-Savoie, Ain). Cette agglomération a pour caractéristiques de forts différentiels (économiques, administratifs, …) nationaux qui se traduisent par une dépendance entre la polarité centrale, Genève, et ses périphéries, de part et d'autre de la frontière. Il en résulte des spécificités frontalières dans les programmes d'activités et la mobilité quotidienne – en marge des habitudes, des perceptions du système de transport ou plus généralement des classes sociales distinctes – qui donnent à voir une multitude de rythmes qu'il semble bien difficile de catégoriser en temporalités fixes. D'une part, en appareillant les données du Microrecensement Mobilité et Transport (MRMT) 2015 à l'échelle de la Suisse et l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) 2015 du genevois français, nous disposons d'un échantillon d'environ 9'000 observations comparables, tant d'un point de vue méthodologique que temporel. D'autre part, un recensement basé sur les données GTFS (*open data*) rendent possible l'évaluation de l'offre en matière de transports publics en Suisse et en France sur la base d'un même indicateur de qualité de desserte. Ces opérations nous permettent de dresser une image représentative d'une métropole transfrontalière où les décisions en matière de planification des transports publics s'opèrent à une échelle cantonale mais se font ressentir bien au-delà des frontières nationales.

Principaux résultats obtenus ou attendus

Dans une première étape de notre réflexion, l'ambition de cette communication est d'illustrer l'existence d'une tension entre l'organisation politique d'un système de transports publics normalisé et la diversité des programmes d'activités quotidiennes. Cette vision participe de la légitimation de l'usage des modes collectifs dans certaines circonstances – trajets pour le travail, longues distances parcourues – tout en marginalisant l'accès individuel à ces services aussi vite que des obligations annexes s'ancrent en dehors des heures de pointe. Ainsi des journées-types « longues distances » sont propices au choix du train comme mode de transport principal, alors que des journées-types « complexes » restent propices à l'automobile, quand bien même celles-ci sont confinées dans un rayon d'une dizaine de kilomètres autour du domicile.

Dans un second temps, nous aborderons certaines caractéristiques socio-spatiales qui se retrouvent derrière les journées-types mises en valeur et illustrerons la manière dont elles reproduisent des inégalités d'accès au système de transports

publics. Cette réflexion nourrit les débats actuels sur la manière dont les décideurs pénalisent les trajets automobiles, faisant non seulement de la voiture un mode de transport refuge mais également un symbole politique (Coquard, 2019). Si les journées-types « longues distances » sont plus courantes chez les jeunes hommes aisés, d'autres journées-types, qui se positionnent (partiellement) en marge des heures de pointe, ne sont pas portées par des profils avec de telles dispositions.

Finalement, notre communication s'attardera sur les implications de « l'impérialisme genevois » (Audikana *et al.*, 2016) sur les temporalités en matière de mobilité quotidienne de l'ensemble de l'agglomération. L'attraction qu'exerce la ville-centre est bien connue en ce qui concerne les travailleurs frontaliers qui pendulent au quotidien, mais rares sont les études qui dépassent le seuil des trajets professionnels (ou de consommation). Nos journées-types sont l'occasion d'illustrer que les territoires de vie se construisent en parallèle d'une appropriation particulière du système de transports (publics) et des différentes formes de mobilités transfrontalières.

Nous proposons, avec cette communication, de penser la manière dont l'institution de temporalités propices aux transports publics se traduit par des parts modales valorisantes pour les collectivités tout en marginalisant certaines pratiques de mobilité en-dehors de ces créneaux. Penser la mobilité comme un projet quotidien – plutôt que comme une succession de trajets déconnectés – incite à remettre en question l'hégémonie des heures de pointe. Cela nous semble être l'occasion d'une discussion sur les contradictions intrinsèques entre les enjeux sociaux et environnementaux de la gestion de la mobilité quotidienne (Gallez, 2015).

Principales références bibliographiques

Audikana A., Messer M.A. & Kaufmann V. (2016), Construire la métropole sans vision métropolitaine : une analyse des politiques de transport à Genève, *Politiques et Management Public* 33 (3-4), 197-213.

Chapin F.S. (1974), *Human Activity Patterns in the City: Things People Do in Time and in Space*, New-York, Wiley-Interscience.

Coquard B. (2019), *Ceux qui restent. Faire vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte.

Drevon G., Gumy A. & Kaufmann V. (2020), Pour une approche rythmique des modes de vie et de la mobilité, *Espaces et Sociétés*, [à paraître].

Gallez C. (2015), *La mobilité quotidienne en politique : Des manières de voie et d'agir*, HDR, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, France.

Hägerstraand T. (1970), What about people in regional science?, *Papers in regional science* 24 (1), 7-24.

Mots clés

Mobilité quotidienne ; heures de pointe ; planification ; transports publics ; rythmes.

Sessions visées

Par ordre décroissant de préférence

1. Session n°19.