

« Métro-boulot-dodo » et 2.0 ?

Les usages du temps en situation de mobilité, à travers le cas des usagers actifs équipés en TIC

Mémoire de master 2 de sociologie réalisé par Paul Stephan (- mention « ville et environnements urbains » - Parcours « Nouveaux modes de vie et espaces de la ville contemporaine » -) et co-encadré par Jean-Yves Authier (CMW) et Pascal Pochet (LAET) en collaboration avec Keolis Lyon dans le cadre d'un stage « praticien-chercheur » financé par le Labex IMU.

paulstephan711@gmail.com

En lien avec trois processus majeurs : l'urbanisation croissante du monde, l'accélération ressentie des rythmes de vie avec ses dérives potentielles (Rosa, 2012) et la numérisation croissante de nos sociétés par la généralisation des TIC (technologies de l'information et de la communication), cette étude vise une compréhension des nouvelles pratiques numériques nomades. Les déplacements en transports en commun à l'étude se réalisent dans un contexte de déplacement spécifique, celui de la ville de Lyon et de son agglomération, et plus précisément au sein du PTU (périmètre des transports urbains lyonnais) que dessert le réseau TCL exploité par la société Keolis, et donc les trois modes de transports retenus pour cette étude (métro, bus et tramway). Au sein de ce contexte, l'emprunt de ces modes de transports en commun se trouve être croissant et le temps par les usagers en leur sein ne cesse d'augmenter. Cette étude part donc d'un intérêt porté à la nature du temps consacré aux déplacements urbains. Souvent réduit à sa seule durée (par la mesure de la montre et du chronomètre), le temps passé en déplacement se trouve être également vecteur d'une situation, que l'on peut qualifier comme étant « le temps du déplacement », parfois associé à une image assez peu reluisante. Fréquemment qualifié dans le langage commun de « temps contraint », de « temps inutile », « de temps perdu », « gâché », « vide » en comparaison des autres temps de la vie sociale mais aussi par sa seule utilité fonctionnelle de déplacement, le temps passé par actifs dans les transports en commun se voit pourtant paré d'une utilité nouvelle du fait de la multiplicité et la variété des usages numériques aujourd'hui possibles en déplacement, ce qui laisse envisager une modification potentielle de la perception des usagers, du temps passé en mobilité. Il s'agissait donc d'étudier spécifiquement les ressorts et singularité potentielle de la situation de mobilité de nos jours à travers le cas des usagers lyonnais actifs, équipés en TIC et la configuration de leurs mobilités au quotidien. Plus globalement, cette étude a donc cherché à savoir comment les actifs équipés en TIC mobilisent, utilisent et ajustent le temps consacré à leur mobilité urbaine via TCL ? Et ainsi de voir si ce dernier peut être uniquement caractérisé par la seule utilité du déplacement entre deux lieux d'activités et considéré comme un « temps perdu » ?

La méthode d'enquête choisie a conduit au recueil de deux types de matériaux : une série de 10 entretiens semi-directifs avec des usagers du « panel TCL » au sujet de leurs pratiques de mobilité et du numérique complétés par des observations directes, à différents horaires (semaine-week-end, soir-matin) au sein du métro B, du tramway T1 et du bus C6. Le tout, afin d'observer et de recenser les usages *in situ* et d'avoir un retour significatif par l'intermédiaire de récits de pratiques, d'usages et de perception. Ce dispositif a tiré les enseignements d'une phase d'enquête exploratoire ayant permis l'appréhension et l'exploration du sujet à travers un entretien exploratoire, des observations et un parcours-voyageur.

Les mobilités en transports en commun des actifs interrogés reflètent leurs emplois du temps au sein desquels l'activité travail constitue le principal ordonnateur des déplacements. Toutefois, la vie sociale des actifs ne pouvant être résumée à cette seule activité, il existe un certain nombre d'autres motifs de déplacements prégnants comme les activités de « loisir » (sorties, visites, achats) et d'autres de « nécessité » (rendez-vous, courses, accompagnement de enfants). Empruntés, de manière majoritaire, les modes TCL sont ainsi constitutifs des mobilités quotidiennes des actifs interviewés qui se trouvent être équipés et toujours plus « connectés ». Le recours aux TIC en situation de déplacement mobilise quatre types de supports numériques (smartphone, tablette tactile, ordinateur portables et supports d'information TCL sur écrans dans certains véhicules) bien que le fait de posséder ou un outil numérique n'induit pas obligatoirement un usage « compulsif » de ces supports, le non-usage étant parfois préféré par les actifs interrogés, notamment en dehors des navettes « domicile-travail ». En ordre général, divers types d'usages liés à la mobilité, renvoyant à la sphère privée et à la sphère professionnelle sont ainsi réalisés sur ces supports par les actifs, permettant de distinguer des « usages très variés » et des « usages variés » en mobilité. Néanmoins, ceux-ci ne sont pas réalisables en tout mode de transport TCL, certains paramètres contextuels et situationnels pouvant favoriser et/ou défavoriser ces usages. Le cas du métro lyonnais est ici intéressant, son réseau souterrain ne donnant pas encore accès à ce jour, au réseau internet-mobile, les usages exclusivement connectés ou les appels téléphoniques sont alors rendu impossibles. Néanmoins, de nombreux usages hors-ligne professionnels ou personnels sont réalisés lors des déplacements en métro pour éviter le non-usage comme le raconte Christian, par exemple.

« Si j'avais une connexion internet ce serait plutôt un usage professionnel pour traiter des messages, en envoyer, ce genre de choses mais comme ce n'est pas le cas il n'y a que du hors-ligne évidemment, donc ça se résume à soit je charge quelque chose à lire avant, soit c'est un jeu » (Christian, 39 ans)

En effet, certains usages ne sont pas liés au réseau internet (consulter son agenda numérique, regarder des photos), d'autres donnent la possibilité d'être réalisés en hors-ligne (jeux, radio via podcasts, musique), ils sont ainsi moins sujets à l'absence de réseau. De plus, des usages très corrélés au réseau (internet ou non), comme l'envoi de SMS ou le chat par messageries instantanées sont eux aussi détournés. Ils sont ainsi chez certains enquêtés, rédigés pendant le trajet en transports en commun par anticipation à la sortie du métro qui permettra l'envoi du message en question une fois le réseau mobile réapparu.

En outre, les transports urbains et leurs opérateurs suivent la vague numérique. Les TIC ayant depuis plusieurs années déjà, largement investi l'univers professionnel ou le domicile, par exemple. Les actifs sont donc amenés à manipuler dans leur quotidien de multiples supports numériques professionnels ou personnels qui leurs confèrent une forte intensité quotidienne d'usage du numérique. Par conséquent, en intégrant les sphères professionnelles et personnelles, les TIC rendent possibles des usages en dehors des lieux qui furent, autrefois, classiquement affiliés à ces deux temporalités de la vie sociale. En lien avec l'arrivée d'internet, de nouvelles perspectives s'ouvrent aux individus de pouvoir surajouter une mobilité toujours plus « virtuelle » à leur mobilité physique. Ainsi, les lieux du privé et du professionnel se trouvent en proie à des évolutions par une séparation toujours plus poreuse entre ces deux temporalités de la vie sociale. Ainsi, avec l'apport des TIC, le numérique abat peu à peu les structures temporelles et spatiales, jadis établies. Ainsi, pour une partie des actifs, la journée de travail tend à commencer dans les transports TCL par un certain nombre d'ajustements professionnels qui donnent une utilité nouvelle à une temporalité autrefois vécue séparément de cet univers. Catherine, aide-soignante, profite de ses trajets pour échanger avec ses collègues au sujet des patients qu'elle va rejoindre. Myriam, employée de la fonction publique, tire également « profit » d'un bon nombre de ses trajets pour son activité professionnelle.

« Ça m'arrive de téléphoner, d'envoyer des SMS de prendre des notes, de gérer mon agenda c'est même automatique, le matin je me dis « Qu'est-ce que j'ai aujourd'hui ? » et je regarde mon agenda sur mon téléphone, c'est tellement naturel, tous les matins je regarde mon téléphone » (Myriam, 50 ans)

Le cas des actifs lyonnais confirme l'appréciation globale encore très liée à la durée, des transports publics urbains TCL et du temps qui leur est associé. Même si les trajets en question comptent pour des trajets relativement « courts », ils restent toutefois perçus globalement en termes de désutilité par les actifs. Néanmoins, les technologies numériques apportent de nouvelles possibilités d'usages du temps passé en mobilité qui se trouve, lui, être un temps de

plus en plus opportun aux pratiques du numérique en son cours. Dans cette optique, en plus de constituer un bon moyen d'occupation contre un temps parfois considéré comme « perdu », plusieurs actifs profitent du temps de transports pour manipuler ces supports numériques pour des activités privées ou professionnelles. Le temps du déplacement et sa perception sont donc sujets à des évolutions liées au fait que celui-ci peut ainsi être désormais occupé de diverses manières via les apports du numérique, voire même être rendu utile pour les sphères d'activités quotidiennes. De ce fait, il pourrait être intéressant à l'avenir de chercher à limiter le plus possible les freins contextuels et situationnels aux usages numériques mobiles, encore trop présents, tout en n'omettant pas le fait que certains usagers considèrent l'amélioration du confort voyageur comme prioritaire, qui participe également, dans tous les cas, au confort d'usage du numérique.

Cette étude révèle que les actifs lyonnais interrogés veulent aujourd'hui poursuivre leurs pratiques quotidiennes du numérique au cours de leurs déplacements, ce qui tend à avoir pour effet de reconsidérer la perception du temps consacré à la mobilité au quotidien et ne plus la réduire au temps *de* déplacement et à sa seule durée. En concrétisant diverses ambitions d'usages du temps des actifs et en augmentant la valeur qualitative de ce temps en déplacement, les TIC deviennent ainsi de nouveaux « actants » de la perception du temps passé en mobilité. Les actifs lyonnais enquêtés souhaitant utiliser le temps offert par le déplacement pour des ajustements professionnels ou personnels et ainsi pouvoir répondre à l'accélération ressentie de leur rythme de vie, d'autres s'approprient ce temps pour eux-mêmes, en faire un « SAS » ou une « coupure » et enfin certains souhaitent simplement occuper ce temps afin d'éviter le ressenti de la « perte de temps », vecteur selon eux de frustration. Par conséquent, pour offrir aux usagers actifs à mobilité équipée en TIC, les conditions d'une meilleure perception du temps passé en mobilité, il faut bien évidemment pouvoir anticiper les usages souhaités à l'avenir. Mais la compréhension des usages de demain passe également par la poursuite de l'étude des usages actuels du numérique et du temps passé en mobilité et de leurs diverses velléités d'utilisation. Les actifs utilisent, diversement, à travers de multiples usages numériques, la nouvelle « fenêtre de temps » offerte par le déplacement au sein de leur quotidien. Conjointement, les usages du numérique leur permettent d'incorporer de nouvelles activités satisfaisantes au sein de leurs mobilités dont l'analyse mériterait d'être désormais élargie par une étude centrée sur d'autres types d'usagers des transports TCL que les actifs.