

ERRATUM pour l'ensemble de la section 10.10.09 du rapport *La mobilité en Belgique en 2010*

10.10.09 Les activités pendant les déplacements domicile-travail et domicile-école

Contrairement à une vision simpliste des temps de déplacement domicile-travail et domicile-école qui ne conçoit ceux-ci qu'en termes de temps « morts », « perdus » ou « contraints », la recherche en sciences sociales montre qu'ils peuvent être *réappropriés* par les individus selon des *logiques de signification* diverses, pour reprendre les termes de Flamm (2005)⁴³. Les activités réalisées pendant les déplacements – activités qui se diversifient de plus en plus avec le développement des technologies de l'information et de la communication mobiles (les *smartphones*, les tablettes, les consoles de jeu portables, etc.) – influencent largement l'expérience du déplacement qui peut devenir un moment (éventuellement même recherché) de détente, de travail, de sociabilité, etc. (Jain & Lyons, 2008⁴⁴ ; Urry, 2006⁴⁵).

Les recherches en sciences sociales qui se sont intéressées à ces questions sont encore rares et ont procédé dans leur grande majorité par enquêtes qualitatives. Ces travaux ont, par exemple, mis en évidence le rôle des *situations de mobilité* dans la configuration des activités mobiles (par exemple, Patriarche et al., 2009⁴⁶). Néanmoins, ils ne disent rien de l'intensité de ces activités et de leur répartition selon les différentes catégories d'une population ou en fonction des modes de transport. L'enquête BELDAM constituait l'occasion de porter un nouveau regard, quantitatif et national, sur ces formes de réappropriation des temps de déplacement qui ne peuvent plus être négligées ni par la communauté scientifique, ni par les politiques et les opérateurs en matière de mobilité et de transports publics.

En raison d'un questionnaire déjà très chargé, il n'a été possible d'insérer qu'une seule question sur les activités pendant les déplacements. Le choix s'est porté sur les déplacements domicile-travail et domicile-école pour plusieurs raisons :

- Les activités pendant les déplacements peuvent s'inscrire dans des contextes divers – des loisirs au travail en passant par les courses – qu'une seule question ne permettait pas d'explorer. Il importait dès lors de circonscrire le contexte pris en compte afin de faciliter l'interprétation des données. Se limiter aux seuls déplacements domicile-travail et domicile-école permet de baliser le contexte de manière univoque.
- Une grande part (relative) des déplacements a pour motif d'aller travailler ou étudier – et de fait, si l'on met de côté le retour chez soi, « aller travailler » est le premier motif de déplacement invoqué (12% des déplacements le jour de référence), à part égale avec le fait d'aller faire des courses ou du shopping (voir 11.4).
- Notre objectif était d'explorer plus avant les relations entre les multiples modes de transport et les activités pendant les déplacements (voir Patriarche et al., 2009). En toute hypothèse, les déplacements domicile-travail et domicile-école étaient susceptibles de faire intervenir une large palette de modes de transport, ce que

⁴³ FLAMM M., 2005, « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps », in MONTULET B., HUBERT M., JEMELIN C., SCHMITZ S. (eds), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp.183-196.

⁴⁴ JAIN J., LYONS G., 2008, « The gift of travel time », *Journal of Transport Geography*, 16, pp.81-89.

⁴⁵ URRY J., 2006, « Travelling Times », *European Journal of Communication*, 21(3), pp.357-372.

⁴⁶ PATRIARCHE G., HUBERT M., MONTULET B. BERZIN M., 2009, « Les usages des médias et des TIC en situation de mobilité. Une étude exploratoire des jeunes adultes se déplaçant à, de et vers Bruxelles », *Recherches en communication*, 31, pp.197-213.

confirment les données BELDAM : même si la voiture en tant que conducteur est le mode de transport privilégié, les autres modes sont également représentés.

La question sur les activités pendant les déplacements vers le lieu de travail ou d'école permettait aux répondants de cocher, parmi une liste d'activités, celles qu'ils réalisent pour chacun des modes de déplacement qu'il utilise. Plusieurs réponses étaient possibles. Cette question étant déjà assez complexe comme cela, il a été décidé de ne pas introduire d'échelle de fréquence ou de durée et de ne travailler que sur les impressions des répondants. Néanmoins, le répondant était invité à indiquer les activités qu'il réalise « le plus souvent » (sans autre précision) lorsqu'il se déplace¹. Il n'y avait pas de case « Pas d'activité » à cocher.

Afin d'analyser les activités réalisées le plus souvent pendant les déplacements vers le lieu de travail ou d'école, et ce pour les différents modes de déplacements, deux opérations de filtrage des données ont été nécessaires :

- Pour s'assurer que les réponses traitées ne concernent effectivement que des déplacements domicile-travail ou domicile-école, cette question a été filtrée par celle relative au fait d'avoir (au moins) un lieu de travail ou d'études fixe autre que le domicile et auquel l'individu doit se rendre au moins 2 jours par semaine. Sont donc exclus de la base les individus qui soit exercent leur travail ou leurs études à domicile, soit n'ont pas de lieu de travail ou d'études fixe, soit encore sont sans emploi. L'analyse ne porte en outre que sur les 6-64 ans.
- L'absence de cases cochées pour un mode de déplacement donné peut très bien signifier que le répondant n'utilise pas ce mode. Afin de s'assurer que seuls sont pris en compte les répondants qui utilisent effectivement les modes examinés, la question sur les activités pendant les déplacements a été filtrée par celle relative aux modes de déplacement habituellement utilisés pour se rendre au lieu de travail ou d'études. Pour chaque mode de déplacement, ne sont donc pris en compte que les répondants qui déclarent utiliser effectivement ce mode pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-école.

La figure 95 présente les pourcentages de personnes déclarant pratiquer chaque activité pour chaque mode de déplacement. On peut déjà remarquer ici que les mentions d'activités autres que celles listées dans le questionnaire sont marginales, si ce n'est pour la marche à pied. Le fait de ne mentionner aucune activité est partagé approximativement par un individu sur 10, sauf pour la marche à pied où plus d'une personne sur 4 ne mentionne aucune activité.

¹ La question stipule : « Quand je me déplace en..., le plus souvent je... »

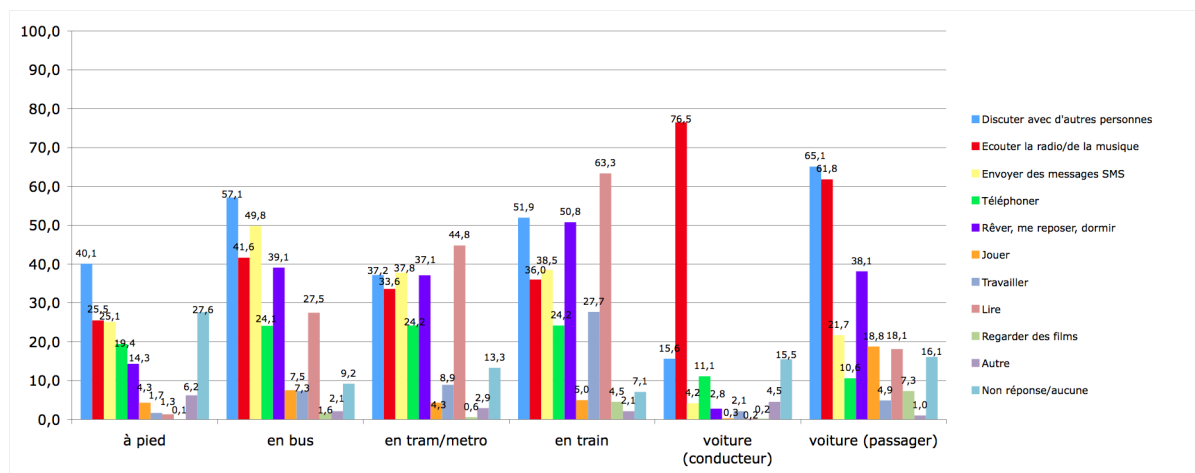


Figure 95 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité selon les modes de déplacement

10.10.9.1. Le succès des activités communicationnelles

Comme le montre la figure 95, les activités communicationnelles sont très prisées : discuter avec d'autres personnes est l'activité la plus souvent mentionnée pour la marche, le bus (une personne sur deux) et la voiture comme passager (65%) et apparaît en deuxième position parmi les utilisateurs du tram/métro (*ex æquo* avec l'envoi de SMS et la rêverie ou le repos) et du train (une personne sur deux, *ex æquo* avec la rêverie ou le repos). L'envoi de messages SMS est la deuxième activité la plus souvent mentionnée en bus (une personne sur deux), en tram/métro (*ex æquo* avec la discussion et la rêverie ou le repos) et à pied (*ex æquo* avec l'écoute de la radio/musique). Si l'on ajoute à cela que téléphoner est mentionné par environ 24% des usagers de transports publics, on peut dire que mobilité et sociabilité (en coprésence ou à distance) vont de pair.

On passe moins souvent d'appels téléphoniques en voiture que dans tous les autres modes de déplacement (11,1% des conducteurs et 10,6% des passagers). Les appels téléphoniques ne sont par ailleurs cités que par un piéton sur 5. La sociabilité directe est privilégiée aux appels téléphoniques dans l'ensemble des transports collectifs. Le manque de confort sonore y est certainement pour quelque chose. Les conventions sociales qui veulent qu'on ne téléphone pas (ou, à tout le moins, qu'on ne prolonge pas une communication téléphonique) en présence de tiers pourraient également faire prévaloir la communication en coprésence sur les appels téléphoniques.

Pour tous les modes de déplacement, les jeunes de 6 à 17 ans sont proportionnellement plus nombreux que les autres à discuter avec d'autres personnes pendant leurs déplacements domicile-école (figure 96). Le pourcentage de personnes se livrant à cette activité diminue fortement avec l'âge jusque 25-44 ans, sauf en voiture comme passager où cette diminution est beaucoup moins marquée. L'envoi de messages SMS connaît un pic à 18-24 ans pour tous les modes de transport et diminue ensuite fortement avec l'âge. L'activité « téléphoner » augmente avec l'âge jusque 18-24 ans en train et en voiture comme passager, et jusque 25-44 ans dans les transports publics urbains. Ces résultats confirment le rôle central du téléphone mobile ou du *smartphone* dans la sociabilité des jeunes (Martin, 2007).

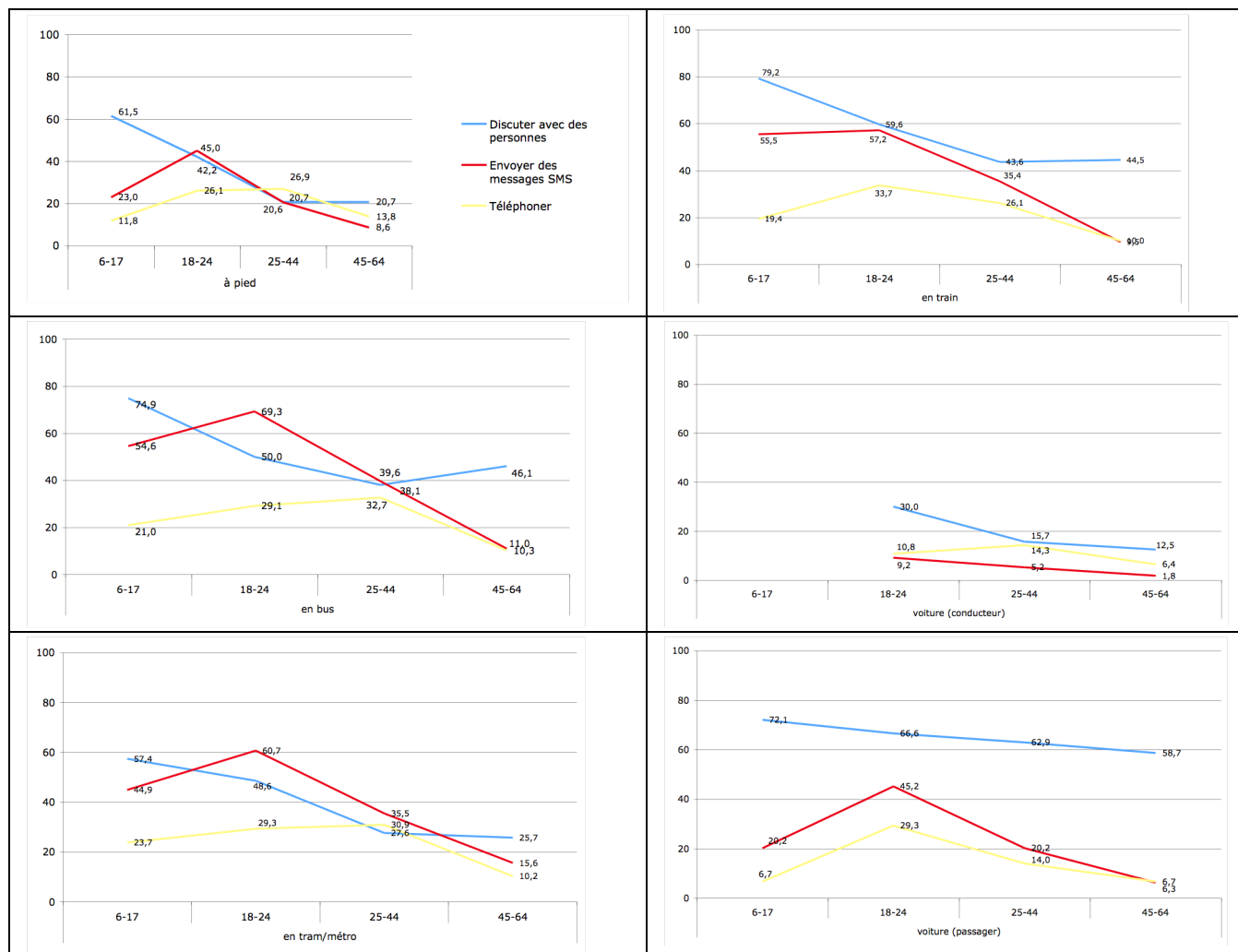


Figure 96 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon les modes de déplacement et l'âge

La prévalence de l'activité « discuter avec des personnes » ne varie pas du tout en fonction du genre (figure 97). Par contre, le pourcentage de personnes qui envoient des SMS pendant les déplacements domicile-travail ou domicile-école varie un peu selon le genre, à la faveur des femmes à pied, en bus et en train. Les femmes téléphonent également plus que les hommes en bus, en train et en voiture comme passagères. À l'inverse, les hommes sont proportionnellement plus nombreux à téléphoner et à envoyer des messages SMS lorsqu'ils sont au volant !

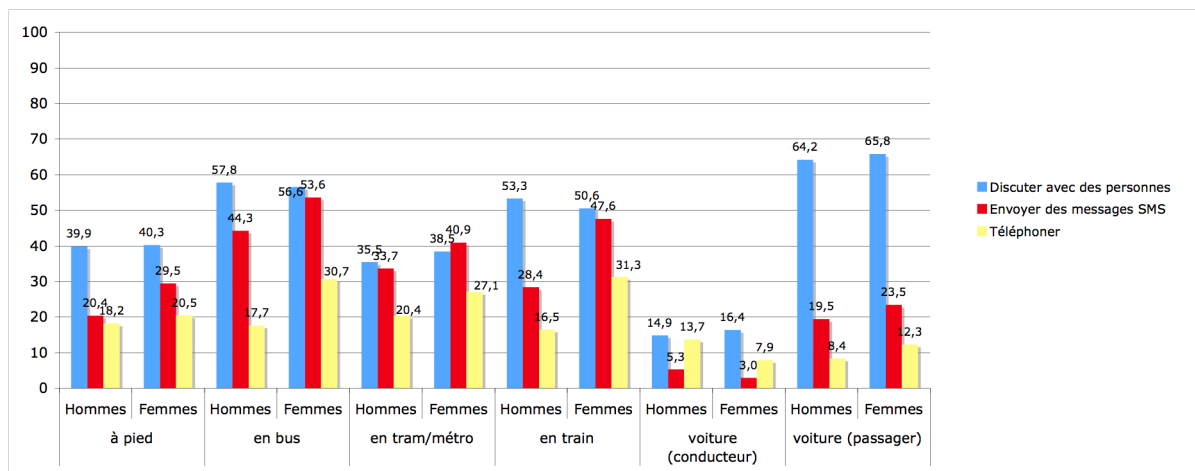


Figure 97 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de déplacement et le genre

Dans l'ensemble, les mêmes tendances s'observent chez les Flamands, les Bruxellois et les Wallons lorsqu'ils se déplacent en train et en voiture comme passagers (figure 98). Des nuances voire dans certains cas des différences marquées apparaissent lorsqu'ils se rendent au travail ou à l'école à pied, en bus et en tram/méto.

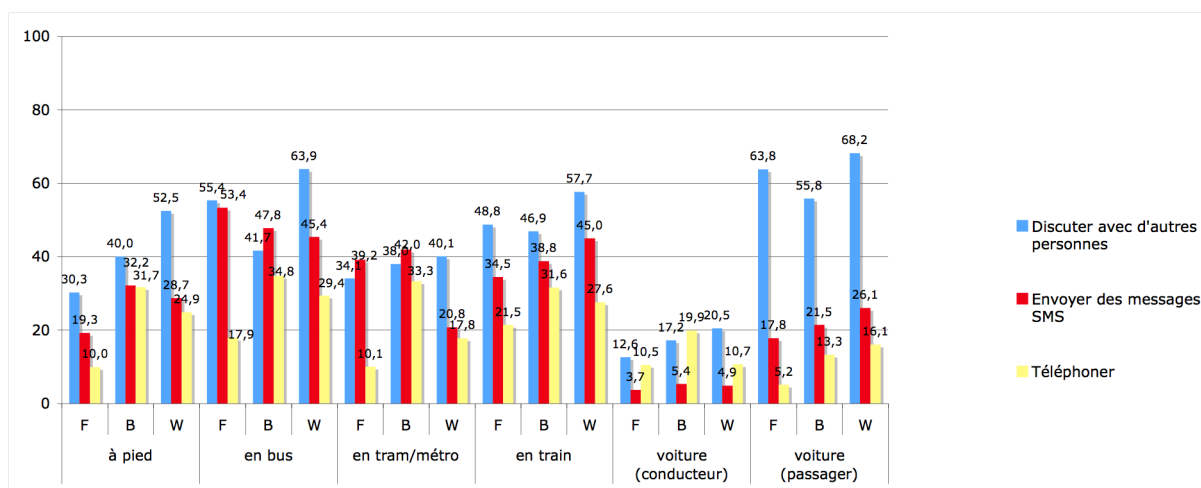


Figure 98 : pourcentages d'individus déclarant pratiquer une activité communicationnelle selon le mode de transport et la région

10.10.9.2. En voiture comme conducteur : écouter la radio/de la musique

La voiture en tant que conducteur est le mode de déplacement qui restreint le plus les activités mobiles (figure 95). Une seule activité sort du lot : écouter la radio/de la musique (76,5% des usagers de la voiture en tant que conducteur). Cette pratique est répandue selon des proportions similaires dans toutes les classes d'âge (légèrement plus entre 25 et 44 ans) et quel que soit le genre. Les Flamands (79,2%) sont proportionnellement plus nombreux que les Bruxellois (73,0%) et les Wallons (73,1%) à écouter la radio/de la musique.

15,6% des usagers de la voiture en tant que conducteurs déclarent discuter avec d'autres personnes, ce qui témoigne une fois encore que le covoiturage n'est pas une pratique

répandue – elle l’est davantage chez les 18-24 ans (30,0%) que dans les autres classes d’âge, et davantage chez les Wallons (20,6%) que chez les Bruxellois (17,4%) et les Flamands (12,4%).

10.10.9.3. Les transports collectifs : lire, se reposer, travailler

Le train permet une large gamme d’activités mobiles (figure 95). On y lit beaucoup plus qu’ailleurs (63,3% des usagers du train), et l’on peut également y rêver, s’y reposer ou y dormir (50,8% des usagers du train) – ce que ne permettent pas autant les autres modes de transport collectifs.

La lecture est pratiquée non seulement dans le train mais également (quoique dans une moindre mesure) dans le tram/métro (44,8% des usagers) et le bus (27,5% des usagers) (figure 95). Cette activité – qui englobe ici une variété de supports et de formats, de la presse quotidienne gratuite sur papier au roman sur liseuse électronique – est manifestement typique des transports collectifs (moins de 20% des usagers de la voiture en tant que passagers la mentionne également). Elle nécessite un investissement cognitif – et dans une moindre mesure moteur : il faut pouvoir manipuler le support de lecture – que ne permettent guère les autres modes de déplacement.

En bus et en tram/métro, la lecture mobile est davantage pratiquée par les femmes que par les hommes (en bus : 30,8% de femmes contre 21,9% d’hommes ; en tram/métro : 48% de femmes contre 38,6% d’hommes). Cette activité varie également par classes d’âge, selon les modes de déplacement (figure 99). Ce sont les 6-17 ans qui lisent le moins, quel que soit le mode de transport collectif utilisé (mais quand même jusqu’à 37,2% des 6-17 ans qui prennent le train).

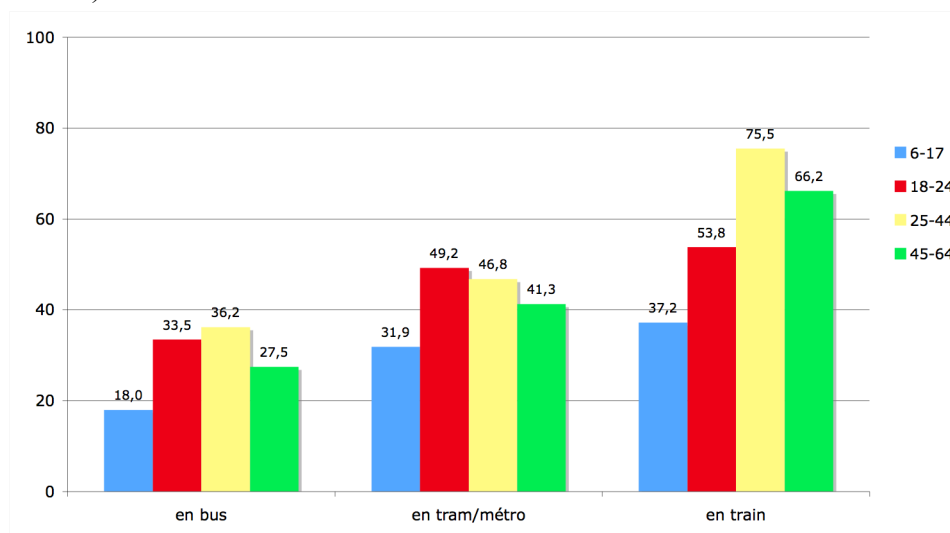


Figure 99 : pourcentages d’individus dans les différentes classes d’âge qui s’adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif

Des nuances apparaissent d’une Région à l’autre selon le mode de déplacement. En bus, les Bruxellois sont proportionnellement plus nombreux à lire que les Wallons et les Flamands (figure 100). En tram/métro, par contre, ce sont les Flamands et les Bruxellois qui sont proportionnellement plus nombreux à lire. En train, aucune différence régionale ne se marque significativement.

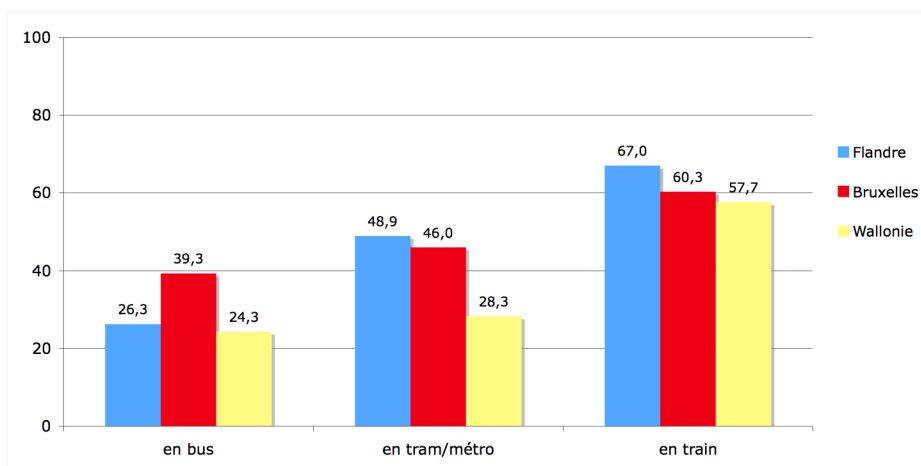


Figure 100 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui s'adonnent à la lecture selon le mode de transport collectif

L'activité « travailler » est mentionnée par plus d'un quart des usagers du train et par un peu moins de 10% des usagers des autres transports collectifs (figure 95). Chez les 6-24 ans, ce sont principalement les activités scolaires qui sont visées, tandis que chez les 25-64 ans, il s'agit essentiellement d'activités professionnelles. Notons cependant que ce sont surtout les 18-24 ans et les 35-44 ans qui travaillent le plus (respectivement 33,1% et 34,8% des usagers du train). On peut se demander si le niveau de pratique du travail mobile diffère entre hommes et femmes. La réponse est négative : les différences qui apparaissent à la figure 101 sont trop légères que pour être prises en considération.

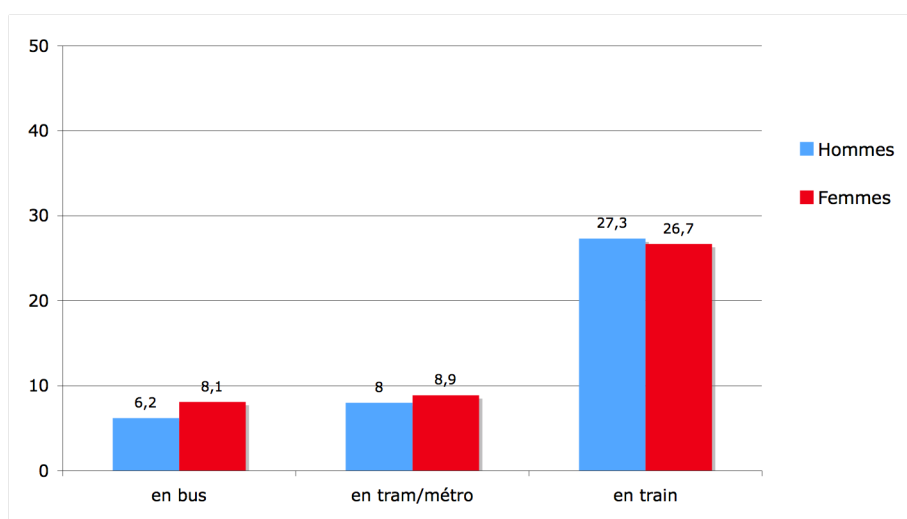


Figure 101 : pourcentages d'hommes et de femmes qui travaillent selon le mode de transport collectif

Des différences peuvent se marquer d'une Région à l'autre, selon le mode de transport collectif (figure 102). Cependant, en bus et en train, aucune différence n'est significative. Par contre, en tram/métro, les Bruxellois sont proportionnellement plus nombreux que les autres à travailler.

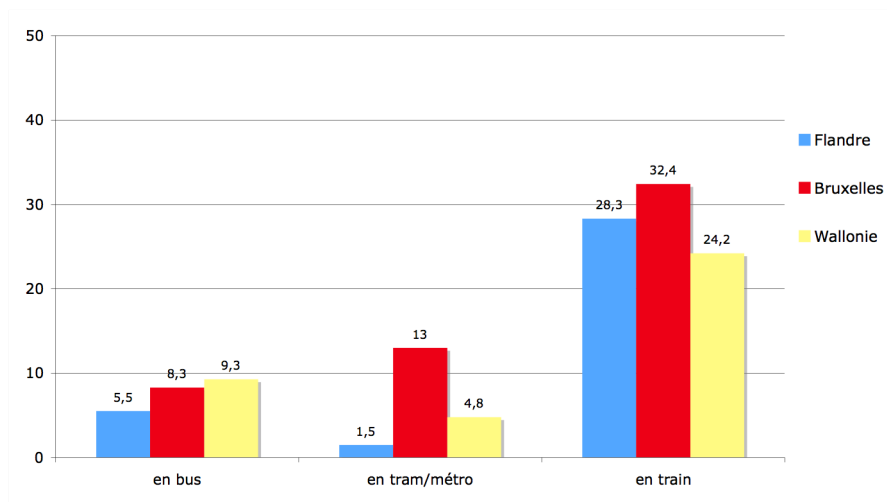


Figure 102 : pourcentages de Flamands, de Bruxellois et de Wallons qui travaillent selon le mode de transport collectif

10.10.9.4. Jouer

L'activité « jouer » n'est mentionnée que par moins de 10% des usagers de chaque mode de transport, à l'exception de la voiture en tant que passager (18,8%) (figure 95). Le jeu est un moyen d'occupation du temps de déplacement domicile-école le plus répandu parmi les 6-17 ans (28,8%). Le jeu est pratiqué par les hommes et par les femmes dans des proportions similaires (sans préjuger des types d'activités ludiques qui, eux, peuvent différer selon le genre).