

ÊTRE MOBILE AUJOURD'HUI: *QUELQUES ACQUIS RÉ- CENTS DE LA RECHERCHE EN SCIENCES SOCIALES ET ENSEIGNEMENTS POUR LA MARCHÉ URBAINE*

Michel Hubert

189

INTRODUCTION

L'ambition de ce court texte est de situer la marche urbaine dans le contexte de la mobilité *en général*. Pour ce faire, nous ferons état de quelques acquis récents de la recherche dans ce domaine, qui a connu d'importants développements ces dernières années. Il s'agit bien de « quelques » acquis: nous ne prétendons nullement à l'exhaustivité en la matière, et certainement pas par rapport aux enseignements à en tirer pour l'étude de la marche urbaine. En effet, bon nombre d'auteurs ne traitent pas de la marche en tant que telle, mais leurs propos permettent de dégager des réflexions utiles pour la problématique de la marche urbaine, ce que nous ferons de manière assez libre. Par ailleurs, ces travaux ne sont pas l'apanage de la seule sociologie – qui constitue notre point de départ – mais bénéficient souvent aussi de la rencontre avec d'autres disciplines, telles que la géographie ou l'histoire.

LA MOBILITÉ TRANSFORME LA VILLE

Comme le soulignait Jean Remy (2005), il est intéressant de s'interroger sur le lien qu'entretient la mobilité avec la culture urbaine et la morphologie de l'espace construit. De ce point de vue, l'histoire du développement des villes est, au moins depuis le XIX^e siècle, inséparable d'une histoire de la vitesse (Studený, 2005).

S'agissant des déplacements effectués entre, mais peut-être d'abord, à l'intérieur des villes, on remarque en effet que, jusqu'au XIX^e siècle, en raison du caractère relativement « primitif » des modes de transport intra-urbains, on était sous le régime où le déplacement piéton était le mode dominant, les autres moyens lui étant complémentaires. C'est ce qui a permis une première extension de la ville sans en modifier significativement la morphologie. En effet, la prédominance des déplacements piétons et cyclistes impliquait que l'implantation urbaine soit compacte pour assurer des interactions denses et variées. Et si l'essor du chemin de fer a permis la naissance d'une première banlieue pouvant apparaître à l'échelle de l'aire urbaine entière comme étant dispersée, cette dernière restait toutefois localement structurée par les gares qui polarisaient fortement les activités et l'habitat et limitaient toute possibilité d'éparpillement.

Avec le XX^e siècle, et plus particulièrement en Europe depuis les années 1950, le régime s'est inversé: la configuration de base repose sur des transports rapides, qu'ils soient individuels ou collectifs, les endroits où les piétons gardent ou reconquièrent un statut se présentant comme complémentaires. Ceci a permis une dissociation spatiale entre des lieux tels que la résidence ou le travail, qui continuent à faire partie des territoires du quotidien, tout en restant accessibles en des temps raisonnables.

Donc, au départ, la concentration apparaissait comme la seule solution possible pour assurer la régularité des interactions sociales et des échanges économiques dans l'espace urbain, en tant que lieu privilégié pour ces échanges. Ensuite, sous les effets de l'amélioration du transport local, le modèle urbain dense commença à se désintégrer. Enfin, avec le processus de modernisation et d'individualisation qui donne à chacun et à « toute personne le droit de circuler librement » (article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme, 1948), le besoin d'« auto-mobilité » (à ne pas confondre avec l'automobilisme) s'impose (Remy, 2005).

Il faut noter que ces transformations urbaines se sont produites dans de très courts intervalles de temps. À titre d'exemple, dans les villes américaines, « en 1890, 60% du transport urbain était hippomobile. En 1902, seulement 1% du kilométrage intra-urbain par rail était hippo-tracté » (exemple cité par Frisbie et Kasarda, 1988: 630).

Au regard de ces éléments, on peut affirmer que les innovations techniques en matière de transports, rendues possibles par l'évolution du capitalisme, ont eu un impact certain sur l'aménagement du territoire et sur la ville. Ceci fut d'ailleurs particulièrement flagrant lors des périodes charnières de révolution technique et économique, pendant lesquelles on a pu constater une imbrication très forte entre les innovations en matière de transports (ou plus exactement leur généralisation), les mutations économiques, les mutations sociales et les recompositions spatiales (Vandermotten; Marissal,

2004, 2003). Pour ces auteurs, les phases A des cycles longs du développement économique de Kondratieff, soit du 1^{er} cycle (canaux), du 2^e (chemin de fer) et du 4^e (autoroutes, ports, aéroports) en sont autant d'exemples.

Ces évolutions ont, selon nous, eu un lourd impact sur la marche. Les grandes infrastructures routières, notamment en séparant les circulations automobiles et piétonnes, ont rendu pénibles et difficiles les déambulations piétonnes en créant des barrières urbaines. Mettant en œuvre le principe de séparation des fonctions (habiter, travailler, se récréer, circuler) de la Charte d'Athènes, l'urbanisme moderniste s'est exprimé dans de nombreuses villes, faisant la part belle à l'automobile. À Bruxelles, l'Exposition universelle de 1958 a servi de catalyseur à ce phénomène en permettant la création, en quelques années à peine, des infrastructures (voies rapides et parkings) qui allaient accélérer le *take off* automobile (Hubert, 2008b). Un des enjeux de l'urbanisme d'aujourd'hui est de recréer les liaisons piétonnes disparues, quitte à enfouir les infrastructures routières les plus gênantes, avec le risque de ne pas véritablement réduire la pression automobile (Hubert, 2008a).

LA MOBILITÉ, UN CONCEPT MULTIDIMENSIONNEL

La plupart du temps, le terme « mobilité » équivaut à un synonyme du mot « déplacement » (dans l'espace physique). Avec d'autres, nous pensons que ce terme doit donc être placé dans un cadre plus large permettant de l'appréhender dans ses différentes dimensions.

Ainsi, selon V. Kaufmann (Kaufmann, 2008), il convient de distinguer à tout le moins la mobilité spatiale géographique, qui peut s'appréhender à différentes échelles temporelles (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, saisonnière, annuelle, sur la vie...) et spatiales (locale, nationale, internationale...), d'autres dimensions de la mobilité (sociale, professionnelle, résidentielle...). Se pose alors la question: sommes-nous vraiment de plus en plus mobiles aujourd'hui? Est-ce que se déplacer beaucoup rend mobile dans le sens de nous faire changer de condition ou de milieu? En réalité, dès que l'on considère qu'un déplacement dans l'espace ne devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social, déplacement et mobilité ne sont plus synonymes.

Pour les chercheurs de l'École de Chicago déjà (dans les années 1920), la mobilité désignait « le déplacement vécu comme événement marquant, laissant une empreinte sur la vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise: une migration, par exemple, ou l'achat d'une maison, [tandis que] la fluidité est définie comme un déplacement sans effet particulier sur la personne: acheter du pain, se promener; il s'agit là de l'ensemble des déplacements routiniers et quotidiens. Autrement dit, la

mobilité implique tout à la fois un changement dans l'espace physique et dans l'espace social, tandis que la "fluidité" renvoie à un mouvement dans l'espace physique uniquement» (Kaufmann, 2008: 26).

Or, aujourd'hui, la distance parcourue est devenue un mauvais indicateur du changement de contexte et du rapport à l'altérité. Le businessman, par exemple, qui voyage d'un aéroport à l'autre ou d'un hôtel à l'autre, ou le touriste qui va sur la plage d'un hôtel cinq étoiles aux antipodes se retrouve avec d'autres personnes de sa catégorie sociale: le rapport à ce qui est autre peut parfois être très réduit.

En 1980, Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) définissaient, dans le prolongement des travaux de l'École de Chicago, la mobilité comme «l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré». Cette définition demande de s'intéresser notamment aux interactions que les déplacements permettent ou ne permettent pas.

Ainsi, comme le résume bien Kaufmann (2008), il est possible de:

- *se déplacer sans être mobile* (pas de changement dans l'état de l'acteur); c'est l'exemple du businessman ou du touriste cité plus haut;
- *ne pas se déplacer et être mobile*; les grands consommateurs de communication à distance, par internet, pour autant que cela les amène à fréquenter des univers sociaux spécifiques et différents, peuvent se retrouver dans cette situation; se mettre en projet (par exemple, le prisonnier qui entreprend des études ou à qui l'on demande de préparer un projet de réinsertion¹) ou explorer son «espace potentiel²» (Delchambre, 2009) sont aussi des manières d'être mobile;
- *se déplacer et être mobile*; l'immigration, surtout si elle s'accompagne d'une acculturation au milieu d'accueil, rentre clairement dans ce cas de figure.

À partir de ce point de vue, on peut se dire que la marche urbaine, dont la caractéristique principale n'est pas de nous faire nécessairement opérer de grands déplacements dans l'espace physique/géographique, a un grand potentiel de mobilité dans l'espace social, en nous donnant accès de manière sensible à des contextes proches qui peuvent pourtant être très différents du nôtre. Elle est ainsi susceptible de concrétiser l'adage selon lequel «l'aventure commence au coin de la rue», en nous faisant expérimenter l'altérité.

Mais la proximité physique peut être entravée par une grande distance sociale qu'il est parfois difficile de réduire. Des études ont

1

Cette thématique a été abordée par Christophe Mincke le 27 octobre 2010 lors d'une communication intitulée «*Prison and mobility*» au colloque du réseau *Cosmobilities* qui s'est tenu à Aalborg et qui fut consacré aux «*Cultures of mobilities*» (voir www.mincke.be et www.cosmobilities.net).

2

L'«espace potentiel», que l'on peut également appeler «espace transitionnel», est un concept issu de Winnicott. Il consiste en une série de ponts reliant l'intérieur et l'extérieur, que l'on crée pour compenser la rupture entre ces deux «entités». Il n'est pas constant. Appliqué à la mobilité, il représente un espace intermédiaire que les personnes «créent», se représentent et qui permet d'instaurer une certaine confiance, cette dernière permettant à son tour de «se prêter au jeu», c'est-à-dire, dans notre cas, d'utiliser effectivement ce qui est disponible. La facilité à mettre en place cette confiance peut être influencée par le bagage culturel dont dispose l'individu.

montré (SOS Jeunes et al., 2008) que, même dans un espace urbain aussi restreint que Bruxelles (162 km²), être mobile suppose non seulement la capacité de nous représenter préalablement les lieux dans lesquels nous allons nous déplacer, mais aussi, au fur et à mesure que nous découvrons des espaces qui nous sont inconnus, de mettre en œuvre des compétences cognitives souvent mises à mal par la désocialisation et l'exclusion. «La défiance et la recherche de l'entre-soi, les stratégies d'évitement [de certains quartiers, de certains transports...] et de regroupement concernent à peu près toutes les catégories [...]. La ségrégation ne consiste pas seulement à assigner certains individus à certains territoires, à ranger chacun auprès de ses pairs: elle verrouille aussi l'avenir.» (Maurin, 2004: 83.)

On peut dès lors se demander si, aujourd'hui, mobilité spatiale et mobilité sociale ne vont pas de pair: dorénavant ne faut-il pas être capable de mobilité dans l'espace physique pour être capable de mobilité (ascendante) dans l'espace social? C'est ce que nous allons discuter maintenant.

MOBILITÉ GÉNÉRALISÉE OU INJONCTION À LA MOBILITÉ?

Pierre Lannoy et Thierry Ramadier (Lannoy; Ramadier, 2007) affirment que nos sociétés sont aujourd'hui caractérisées par une «mobilité généralisée». Ces auteurs notent en effet que la mobilité est devenue une valeur dominante et transversale dans notre société. Selon eux, il existe un consensus explicite et implicite au sujet du caractère fondamentalement positif de la mobilité, et ce, dans tous les domaines du social.

Tout ceci est si fort que l'on peut se demander s'il ne s'agit pas d'abord d'une injonction à être mobile (Montulet; Mincke, 2010), qui ne se traduit pas nécessairement dans les pratiques, qui est socialement inégalement répartie et donne lieu à toutes sortes de résistances. D'ailleurs, même les personnes qui font le plus grand usage des potentiels de vitesse et mènent une vie quotidienne verrouillée par des contraintes multiples, lorsqu'elles en ont le choix, «préfèrent se déplacer dans la proximité avec un goût paradoxal pour la flânerie» (Kaufmann, 2008: 35).

Aujourd'hui, la mobilité sociale a changé et s'exprime plutôt au travers de projets toujours renouvelés (voir, par exemple, la «cité par projets» de Boltanski et Chiapello (1999), dans *Le nouvel esprit du capitalisme*). «Il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à "rebondir", à passer d'un projet à l'autre pour "surfer" d'une position enviable à une autre dans un environnement fluide. De ce fait, l'enjeu de la critique sociale a changé également. Il s'agit moins de dénoncer des inégalités liées aux jeux de la reproduction de positions anciennes, que de relever des inégalités d'accès.» (Kaufmann, 2008: 40.)

C'est grâce à l'élargissement progressif de ce vaste champ des possibles (ou, en tout cas, la perception qu'il en est ainsi) que la disposition à changer, à être mobile, c'est-à-dire la *motilité* (Kaufmann, 2001), a acquis de l'importance et est devenue progressivement une ressource essentielle de l'insertion sociale. En effet, les innovations techniques (comme, par exemple, les réseaux sociaux) ne cessent de modifier les accès à la vie sociale et nécessitent une capacité à s'adapter qui doit être perpétuellement renouvelée.

La *motilité* est ainsi devenue un capital, comme l'est le capital économique, culturel ou social. Mais, en tant que ressource, elle ne nécessite pas nécessairement d'être mise en œuvre pour être effective (Kaufmann, 2008). On pourrait même dire que plus on dispose de ce capital et des autres formes de capitaux qui vont généralement de pair, moins on doit se déplacer dans l'espace géographique ou, en tous cas, plus on peut choisir ses déplacements et le mode de transport pour les opérer. Ce sont plutôt les autres, les moins bien dotés en capitaux, qui devront faire montre de leur capacité à être mobiles et la mettre en œuvre. Pour certains emplois dans la logistique par exemple (cf. le film *The navigators* de Ken Loach), on exige des travailleurs, souvent peu qualifiés, requis par ce secteur qu'ils disposent d'une automobile pour se rendre sur leur lieu de travail, souvent situé à proximité des nœuds autoroutiers et mal desservi par les transports collectifs. À l'inverse, le haut responsable d'entreprise, pourtant doté d'une grande mobilité, pourra faire venir à lui ses collaborateurs, si nécessaire des quatre coins du monde.

Les considérations qui précèdent sont susceptibles d'interroger la marche urbaine: selon qu'on la considère d'abord comme un mode «lent» ou comme un mode «actif», tantôt elle vient à contre-courant, tantôt elle est plutôt en phase avec ce «nouvel esprit du capitalisme» qui impose d'être sans cesse «sur la balle», prêt à «rebondir» et à saisir les opportunités.

ÊTRE MOBILE: UNE MULTIPLICITÉ DE RAPPORTS AU TEMPS ET À L'ESPACE

Comment les individus agencent-ils leur temps et leurs activités? Comment ces structurations temporelles influencent-elles leurs déplacements et, particulièrement, l'usage de la marche à pied?

Dans une étude publiée en 2007 (Montulet et al., 2007), nous avons identifié six types d'attitudes temporelles et quatre types de rapports à l'espace, ainsi que les connivences que ces *attitudes spatio-temporelles* entretiennent avec certains modes de transport.

Les six types d'attitudes temporelles mis en évidence (fig. 1) étaient les suivants: le «routinier» (t1), le «stochastique» (t2), le «planificateur rigide» (t3), le «planificateur souple» (t4), «l'improvisateur réactif» (t5) et

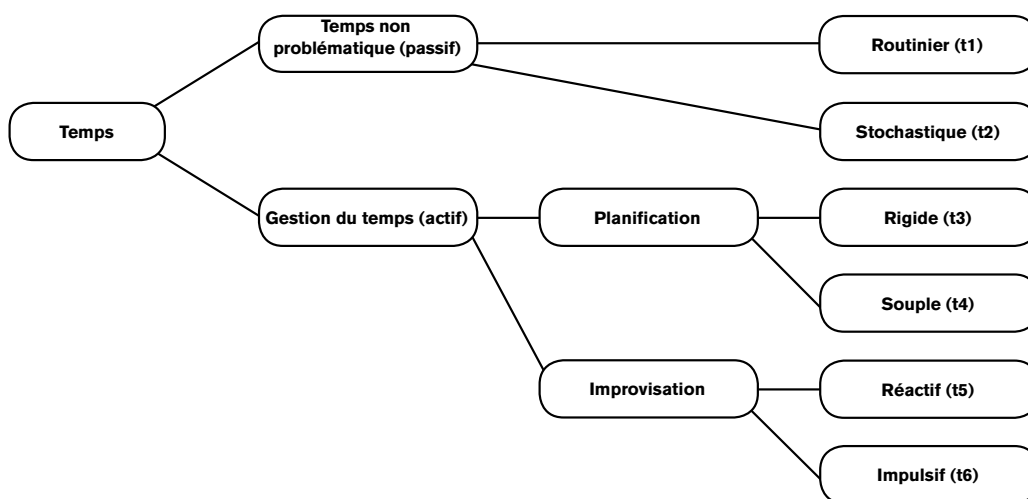


FIG. 1. SCHÉMATISATION DES TYPES D'ATTITUDES TEMPORELLES.
SOURCE: MONTULET ET AL. (2007: 47)

« l'improvisateur impulsif » (t6). Les deux premiers se caractérisaient par une absence de volonté de maîtriser le temps. Le temps ne pose pas de problème, soit parce que la routine des activités est internalisée (t1), soit parce que le temps n'est en lui-même que le support d'une déambulation sans structure (t2). Quant aux planificateurs, ils veulent au contraire maîtriser le temps soit en organisant strictement leurs activités en référence à un horaire (t3), soit en planifiant des activités tout en laissant la porte ouverte à un changement toujours possible (t4). Les deux derniers types d'attitudes temporelles, enfin, improvisent constamment leurs activités soit pour répondre à des *stimuli* externes (t5), soit pour répondre à leurs propres impulsions (t6).

Les quatre types de rapports à l'espace (fig. 2) sont: le localisme (e1), l'espace en zone (e2), la multacentralité (e3) et l'étendue spatiale (e4). Si le localisme et la perception de l'espace en zone se construisent sur une base territoriale, la multacentralité et l'étendue spatiale font fi des frontières. Les questions qui se posent dans ces dernières logiques ne relèvent plus d'abord de la contiguïté, mais bien de la connectabilité.

Ainsi, la perception localiste (e1) de l'espace suppose un territoire unique avec lequel l'acteur établit une relation permanente et affective. Ce territoire lui sert de référence pour l'ensemble de ses activités. La perception de l'espace sous forme de zones (e2) s'apparente, pour sa part, à une lecture en termes de territorialisation sans qu'il y ait pour autant d'attachement identitaire au territoire. Les espaces se distinguent et se

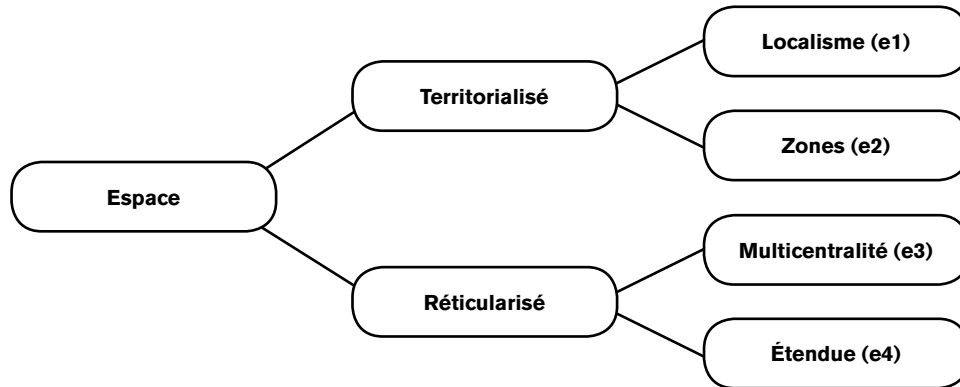


FIG. 2. SCHÉMATISATION DES TYPES DE RAPPORTS À L'ESPACE.
SOURCE: MONTULET ET AL. (2007: 60)

parcourent en fonction de la relation de familiarité et de fonctionnalité que l'acteur établit avec eux. La composition spatiale ne s'inscrit pas nécessairement dans la petite échelle ni dans la contiguïté des territoires. La perception de l'espace sous forme de multicentralité (e3) consiste à connecter de manière récurrente un nombre défini de nœuds fonctionnels entre eux. L'espace est réticulaire même si la récurrence des connexions laisse transparaître une forme de circonscription de l'espace qui n'est pas structurante pour l'acteur. Il ne s'agit plus ici de définir un territoire, mais plutôt de décrire un déploiement d'activités reliées ensemble par les déplacements récurrents de l'acteur. Enfin, la perception de l'espace sous forme d'étendue (e4) consiste en un espace ouvert dans lequel l'acteur connecte un nombre indéfini de nœuds entre eux. L'espace est, ici aussi, réticulaire. Les nœuds prennent d'abord sens dans une logique fonctionnelle désincarnée soumise aux opportunités et aux changements. De ce fait, l'étendue spatiale et les connexions qui s'y établissent sont en perpétuelle redéfinition.

L'analyse des cohérences entre les attitudes temporelles et les perceptions spatiales montre de très nettes convergences entre les deux. Le localisme (e1) se marie aisément à la routine (t1), les programmeurs souples (t4) perçoivent volontiers l'espace sous forme de zones (e2), les programmeurs rigides (t3) sont souvent, spatialement, mult centraux (e3). Enfin, les improvisateurs réactifs (t5) et impulsifs (t6) conçoivent généralement l'espace en tant qu'étendue (e4).

Ces attitudes temporelles et perceptions spatiales conjuguées, que l'on peut appeler *attitudes spatio-temporelles*, nous permettent alors d'interroger les usages des modes de transport. Dans la recherche, nous nous étions attachés particulièrement aux transports publics, mais le même exercice pourrait être entrepris pour la marche. Ainsi, par exemple, ce qui caractérise les routiniers localistes (t1+e1), c'est bien la récurrence de leurs trajets dans un espace bien circonscrit. La marche comme mode «lent» peut y être privilégiée par ceux qui invoquent les bienfaits qu'elle procure pour la santé ou la convivialité qu'elle permet avec le voisinage. Mais l'automobile risque d'être un concurrent sérieux dans un contexte de faible densité et lorsque les conditions de circulation et de parcage sont propices à son usage (on connaît tous l'exemple des personnes qui prennent leur voiture pour aller acheter un pain ou des cigarettes à 500 m de chez eux). À l'opposé, ce qui caractérise les personnes proches d'une attitude d'improvisation réactive et d'une perception de l'espace en étendue (t5+e4), c'est le rythme soutenu de leurs activités. Face à ce rythme, la marche aura sa place comme mode «actif» dans un système de transport multimodal, en tant que moyen efficace et rapide de déplacement entre modes (par exemple entre le train et l'avion), à condition que les inerties temporelles liées aux correspondances et aux arrêts soient supportables et s'adaptent bien à une logique individuelle nécessitant à la fois de la productivité et du *just in time*.

3

«Le projet "Les Chemins de la Ville" avait pour but à Bruxelles d'améliorer la liaison entre le haut (la Place Stéphanie) et le bas (la Place Sainte-Catherine) de la ville. Mis sur pied en 1990, ce programme englobait quelque 50 projets qui gomment peu à peu les imperfections du passé» (site de la Région de Bruxelles-Capitale, www.bruxelles.irisnet.be, consulté le 28 octobre 2012).

On devrait poursuivre l'exercice avec les autres attitudes spatio-temporelles, en étant notamment attentifs au problème de l'effet tunnel: comment se déplacer à pied entre zones ou points qui sont perçus comme trop éloignés ou dont l'espace intermédiaire est considéré comme peu attractif? Cela revient, en termes urbanistiques, à la réduction des barrières urbaines évoquées plus haut, mais aussi à la question de la signalétique dans la ville ou des «chemins de la ville³» qui permettent de créer des liaisons entre quartiers que le marcheur ne soupçonnait pas ou de rendre celles-ci agréables ou simplement praticables, là où elles paraissaient *a priori* hostiles.

LE DÉPLACEMENT, UN TEMPS FORT

Comme le rappelle John Urry dans son article «*Travelling Times*» (2006: 359), le paradigme (*homo economicus*) qui sous-tend la plupart des études sur les temps de déplacement est bâti sur les prémisses suivantes:

- économiquement, le temps consacré à se déplacer est improductif et perdu (temps mort);
- temps de déplacement et temps d'activité sont mutuellement exclusifs;
- dans l'évaluation de nouveaux développements en matière d'offre de transport, il est approprié de considérer que tout le temps gagné aurait sinon été perdu;

- les gens préfèrent toujours minimiser leurs temps de déplacement et même de petites augmentations de vitesse et, donc, des réductions du temps de déplacement sont souhaitables.

Il existe cependant des travaux qui relativisent ces postulats en montrant que le temps de transport peut être valorisé (Flamm, 2005; Jain; Lyons, 2008; Kaufmann, 2002; Lanéelle, 2005; Urry, 2006). Diverses études empiriques récentes montrent en effet à quel point il n'y a pas de séparation tranchée entre temps de déplacement et temps d'activité et que le déplacement est bien souvent un espace-temps propice aux multi-tâches et à la programmation ou coordination complexe d'activités (à l'aide notamment des nouvelles technologies de l'information et de la communication). Ainsi, les déplacements ne seraient plus une activité interstitielle mais seraient devenus une activité centrale de la vie quotidienne (Kaufmann, 2002).

Si l'on compare, comme l'a fait Urry, la marche, le train et l'automobile, se déplacer n'est pas qu'utiliser un moyen quelconque pour aller d'un point A à un point B. C'est une pratique sociale qui implique différents genres d'expériences, de communications et de performances. Dès lors, changer de mode (*modal shift*), c'est changer de pratique sociale (Urry, 2006: 368). Et il y a lieu de bien rendre compte de la pratique sociale rendue possible par chaque mode pour comprendre la difficulté (ou la facilité) qu'ont certains à passer d'un mode à l'autre. Ainsi, par exemple, la voiture permet certaines activités (téléphoner – en particulier dans les embouteillages! –, écouter de la musique ou la radio⁴, transporter des dossiers, du matériel, se sustenter...) dans un meilleur confort que le transport public (l'auto prolonge le domicile et est considérée par beaucoup comme un refuge, un sanctuaire, une zone de protection entre soi et les autres, entre les lieux de départ et d'arrivée... [*ibid.* 2006: 367]). Mais l'auto exclut d'autres activités, à tout le moins pour le conducteur (dormir, rêver, regarder le paysage, lire, travailler, envoyer des SMS, regarder un film, jouer à un jeu vidéo...). La marche, quant à elle, permet différents types d'expériences (comme prendre l'air, croiser d'autres personnes, regarder autour de soi...) et ne se réduit pas à un mode de déplacement.

4

Sur le « *soundscape of the car* » voir (Bull, 2004).

L'ATTENTE IMMOBILE, UN TEMPS PÉNIBLE, ET LA PAUSE, UN MOMENT INDISPENSABLE

Dans ce contexte, l'attente immobile et non voulue, symbolisée notamment par les « correspondances » entre modes de transport, prend un relief particulier pour l'inconfort qu'elle représente, en ce qu'elle perturbe ou interrompt certaines activités. C'est ainsi que, dans leur « Ergonomie

de la mobilité quotidienne», Ignazi et Keravel affirment qu'il y a lieu «notamment de faciliter les circulations, réduire les distances, éviter les ruptures de continuité» (Ignazi; Keravel, 2000). De ce point de vue, il faut cependant distinguer les longs trajets (trains, avions) des déplacements plus courts, typiquement urbains. Pour les déplacements de longue distance, la possibilité de valoriser son temps est plus aisée et l'on observe d'ailleurs qu'un grand nombre de voyageurs planifient ce qu'ils vont faire pendant leur voyage, les autres étant plus susceptibles d'avoir le sentiment de perdre leur temps (Urry, 2006: 364). Par contre, les transports collectifs urbains n'offrent pas la même gamme d'opportunités et de confort que le train à longue distance ou l'avion. Les déplacements sont *a priori* plus courts, mais aussi plus saccadés en cas de correspondances. En suivant Kaufmann (2002: 141), la *qualité* du temps de transport s'en ressent, car celle-ci est fonction du caractère *appropriable* du temps de déplacement. L'attractivité des transports collectifs, qui se trouve être influencée par les correspondances appréhendées tant quantitativement que qualitativement, en est dès lors affectée (Dobruszkes et al., 2011).

Il n'est dès lors pas rare – nous l'avons observé – que les usagers de transports publics urbains, fatigués par des temps d'attente incertains, optent pour la marche, comme pis-aller ou, de plus en plus souvent, comme opportunité (de faire de l'exercice, d'avoir un temps pour soi, de «vagabonder»...). Les temps d'arrêt volontaire (pour prendre un café, faire du lèche-vitrines, visiter un ami, etc.) qui pourront émailler ces parcours prendront alors une tout autre signification et contribueront à la qualité du déplacement. Les pouvoirs publics devraient en tenir compte. Puisque marcher, c'est aussi s'arrêter, il est nécessaire en effet, pour rendre la marche accessible au plus grand nombre, de distribuer adéquatement dans l'espace des équipements, tels que bancs publics, fontaines d'eau potable ou toilettes publiques, qui renforcent le confort de la marche (Lebrun et al., 2012: 46).

CONCLUSION

Les différents éléments de réflexion qui viennent d'être exposés émanent de recherches en sciences sociales récentes et témoignent de la vivacité et de la fécondité de la problématique de la mobilité pour la communauté scientifique. Dans ce domaine de recherche, l'étude de l'usage des transports publics a souvent été privilégiée vu le haut potentiel de ce mode comme alternative à la voiture. La redécouverte récente⁵ de la marche urbaine comme moyen de déplacement complémentaire ou principal, à la fois pratique, sain et agréable, renforce la nécessité de développer la recherche à son sujet.

Cette redécouverte, imputable à différents facteurs dont le coût croissant des modes motorisés et la saturation des transports publics

5

Voir notamment la «Charte internationale de la marche» élaborée en 2006 dans le cadre des conférences internationales WALK 21 (www.walk21.com)

6

Voir notamment le «Plan Piéton» de la Région de Bruxelles-Capitale (www.bruxellesmobilite.irisnet.be/pieton).

7

Bien illustré par le principe STOP en néerlandais: «*Stappen, Trappen, Openbaar en collectief vervoer, Personenwagen*» (proposition de résolution du 7 novembre 2001 du Parlement flamand pour le plan de mobilité de la Région flamande) qui signifie qu'il faut envisager l'aménagement urbain en donnant la priorité – dans cet ordre – à la marche, au vélo, aux transports collectifs et à la voiture individuelle.

dans de nombreuses grandes villes, s'accompagne d'une prise de conscience par les pouvoirs publics de la nécessité d'encourager la marche. C'est ainsi qu'on voit notamment apparaître des «Plans Marche» inconnus auparavant⁶. Plus globalement, le soutien à la marche urbaine contribue à renforcer une vision du développement territorial et de la planification urbaine qui favorise la «ville des courtes distances», caractérisée par une offre de proximité riche de services et d'équipements accessibles à pied ou à vélo et le développement urbain autour des nœuds où se recourent les transports (publics entre eux, publics et privés). D'ignorée il y a une dizaine d'années à peine, la marche urbaine devient ainsi le mode de déplacement à l'aune duquel doit se penser la ville⁷.

Michel Hubert est professeur de sociologie aux Facultés universitaires Saint-Louis à Bruxelles où il codirige le Centre d'études sociologiques (CES) et préside l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB). Ses travaux ont porté ces dernières années, avec entre autres ses collègues Frédéric Dobruskes, Philippe Huynen, Kevin Lebrun et Bertrand Montulet, sur les liens entre attitudes spatio-temporelles et pratiques de mobilité, ainsi que sur l'organisation des modes de transport et son impact sur la pénibilité des déplacements. Il a également été chargé de la mise sur pied et de la rédaction d'une collection de *Cahiers* pour l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et a participé à la réalisation et à l'analyse de l'enquête «BELDAM» (BELgians'DAILY Mobility), en collaboration avec le GRT (Université de Namur) et l'IMOB (Université de Hasselt). De manière générale, il s'intéresse aux mutations et politiques urbaines contemporaines. Enfin, il dirige, depuis sa création en 2006, la revue électronique *Brussels Studies* consacrée aux recherches sur Bruxelles (www.brusselsstudies.be) et il copréside le *Brussels Studies Institute* (BSI), plate-forme de collaboration interuniversitaire et interdisciplinaire pour la recherche sur Bruxelles.

BIBLIOGRAPHIE

- BASSAND, M.; BRULHARDT, M.-C. 1980. *Mobilité spatiale. Bilan et analyses des recherches en Suisse*, St-Saphorin (Lavaux), Georgi.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, E. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- BULL, M. 2004. «Automobility and the Power of Sound», *Theory, Culture and Society*, n° 21, p. 243-259.
- DELCHAMBRE, J.-P. (sous la dir. de) 2009. *Autour de la socio-anthropologie du jeu*, Louvain-la-Neuve, Recherches sociologiques et anthropologiques, n° 1.
- DOBRUSZKES, F.; et al. 2011. «Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles», *Articulo-Journal of Urban Research*, online since 19 september 2011. URL: <http://articulo.revues.org/1844#text>, 7, p. 1-16.
- FRISBIE, W.P.; KASARDA, J.D. 1988. «Spatial Processes», dans N. J. Smelser (éd), *Handbook of Sociology*, Newbury Park, Sage, p. 629-666.
- HUBERT, M. 2008a. «L'Expo 58 et le "tout à l'automobile". Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines?», *Brussels Studies*, n° 22, revue consultable en ligne (www.brusselsstudies.be), p. 1-17.
- HUBERT, M. 2008b. «L'Expo 58 et la mobilité quotidienne à Bruxelles: une influence décisive et durable?», dans C. Deligne; S. Jaumain (sous la dir. de), *L'expo '58, un tournant dans l'histoire de Bruxelles*, Bruxelles, Le Cri, p. 115-143.
- IGNAZI, G.; KERAVAL, F. 2000. «Ergonomie de la mobilité quotidienne», *Transports Urbains*, n° 102, p. 7-12.
- KAUFMANN, V. 2001. «La motilité: une notion clé pour revisiter l'urbain», dans M. Bassand, V. Kaufmann, D. Joye (sous la dir. de), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Les Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société, p. 87-102.
- KAUFMANN, V. 2002. «Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux?», *Recherche Transports Sécurité*, n° 75, p. 131-143.
- KAUFMANN, V. 2008. *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- LANNOY, P.; RAMADIER, T. (éds) 2007. *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia Bruylant.
- LEBRUN, K.; HUBERT, M.; DOBRUSZKES, F.; HUYNEN, P. 2012. «L'offre de transport à Bruxelles», Bruxelles, *Cahiers de l'Observatoire de la Région de Bruxelles-Capitale*, n° 1.
- MAURIN, E. 2004. *Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social*, Paris, Seuil, La République des idées.

- MONTULET, B.; HUBERT, M.; HUYNEN, P. 2007. *Être Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- MONTULET, B.; MINCKE, C. 2010. «L'idéologie mobilitaire», *Politique*, n° 64, p. 12-16.
- REMY, J. 2005. «"Penser maison-penser ville": à la recherche d'une cohérence dans les nouvelles extensions urbaines. Réflexions à partir de l'évolution du Brabant wallon en Belgique», dans F. Navez- Bouchanine (éd), *Intervenir dans les territoires à urbanisation diffuse*, La Tour d'Aigles, Éditions de l'Aube.
- SOS Jeunes, Samarcande, Inter-Environnement Bruxelles, CAILLIEZ, J. 2008. *Jeunes en ville, Bruxelles à dos? L'appropriation de l'espace urbain bruxellois par des jeunes de différents quartiers*, Bruxelles, Roneo.
- STUDENY, C. 2005. «Une histoire de la vitesse: le temps du voyage», dans B. Montulet; et al. (éds), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Travaux et recherches, n° 51, p. 113-128.
- URRY, J. 2006. «Travelling times», *European Journal of Communication*, vol. 21, n° 3, p. 357-372.
- VANDERMOTTEN, C.; MARISSAL, P. 2003. *La production des espaces économiques*, Tome II, Bruxelles, Éditions de l'Université libre de Bruxelles.
- VANDERMOTTEN, C.; MARISSAL, P. 2004. *La production des espaces économiques*, Tome I, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles.