

Aménager le temps aménager le territoire

Sture Oberg (*)

La Suède étant un pays peu peuplé, avec de grandes distances entre les pôles de commerce et de service, il est évident que les déplacements vers les services publics ou privés retiennent l'attention des chercheurs et des aménageurs. Les études d'aménagement du temps ont servi à déterminer les aires d'attraction en termes de commerce, la fidélité de la clientèle et d'autres facteurs. Les entreprises commerciales ont utilisé ces données pour l'implantation de boutiques, leur localisation et l'évaluation de leurs dimensions. L'aire de rayonnement des pôles de commerce et de service a constitué un facteur de poids pour effectuer la délimitation des communes actuelles en Suède, délimitations qui ont été le résultat d'une concertation au niveau national et régional. Compte tenu de ce que nous venons de dire, il est évident que les études d'aménagement du temps, même utilisées de manière très simple, ont eu une influence décisive sur l'aménagement du territoire en Suède.

Les déplacements vers les pôles de commerce et de services sont toujours considérés comme très importants. Au niveau de la région, l'élaboration de la planification et du système des transports est remise continuellement en question afin de satisfaire ce besoin de déplacements.

L'aménagement du temps au niveau de la commune

Les études d'aménagement du temps sont un excellent moyen de compléter les évaluations conventionnelles des plans d'aménagement de l'espace au niveau de la commune. La dimension du temps est importante lorsqu'il s'agit d'estimer les relations entre les lieux de domicile et de travail, de présenter les options possibles pour les ménages qui migrent quotidiennement pour effectuer un achat ou chercher un enfant à la crèche... Les plans de développement d'une commune doivent être évalués le plus tôt possible. Il est alors nécessaire d'étudier l'aménagement du temps futur pour y introduire cette composante. Une démarche méthodique consiste à construire un modèle de la commune destiné à l'ordinateur. Ce modèle décrit la localisation géographique des lieux de résidence, des lieux de travail et des différents types de commerce et de services. Y est également incluse, si possible, ce que nous pourrions appeler la localisation temporelle, c'est-à-dire les heures d'ouverture de ces services. Ce modèle est complété en définitive par la prise en compte des moyens de transports régionaux et de leurs horaires. Cette première phase terminée, les chercheurs et les aménageurs peuvent commencer à calculer les possibilités qu'auront les ménages de réaliser leurs programmes quotidiens en tenant compte des désirs et des différents modes de transport de ces familles.

Deux types d'études du temps : enregistrer ou calculer

Dès maintenant, les études d'aménagement

du temps sont utilisées pour la planification et l'évaluation des investissements à caractère collectif. Selon la problématique et les décisions à prendre, ces prévisions sont limitées à une année précise, ou bien ne portent que sur un aspect du problème, par exemple la délimitation d'un phénomène à un niveau géographique. Les deux principaux types d'études en termes de temps sont celles qui enregistrent un comportement donné et celles qui essaient d'analyser les comportements possibles.

Prenons le cas des études qui analysent l'utilisation du temps : les plus courantes sont celles qui prennent en compte l'emploi du temps d'un certain nombre de personnes pendant une durée plus ou moins longue. La consommation de temps que demande chaque activité (travail, études, loisirs, etc.) est enregistrée ainsi que la durée du temps passé dans différents locaux (domicile, lieu de travail, commerce de consommation courante, divers modes de transports publics, etc.). Le but de ces études est d'améliorer la planification au niveau de la collectivité. Les restrictions qui guident le comportement peuvent être définies en étudiant la manière dont se comportent différents types de ménages. Parmi les exemples classiques de ce genre de situation, citons les formations de files d'attente, aussi bien dans les transports publics que dans différents types de services...

On peut utiliser plusieurs méthodes pour mener à bien des études d'aménagement du temps. L'utilisation du temps est analysée au moyen d'enquêtes ou de questionnaires quotidiens remplis par les ménages eux-mêmes. Les familles sont soumises à des interviews et l'on observe leur comportement à l'aide d'appareils photographiques, d'observateurs ou de rayons lumineux qui enregistrent les passages. Ces deux dernières méthodes sont couramment utilisées pour le comptage de la circulation. Il est également possible d'employer les statistiques existantes : les répertoires de clientèle enregistrent une partie de l'emploi du temps d'une population.

A travers l'aménagement du temps se dessine le mode de vie

L'avantage des études d'aménagement du temps consiste dans le fait que les aménageurs sont capables d'approfondir leurs connaissances concernant le mode de vie de la population. Les analyses d'un choix représentatif de ménages ayant différents problèmes fournissent un grand nombre d'informations quant aux modes de vie possibles (c'est-à-dire comment ces familles pourraient utiliser leur temps), surtout lorsque ces informations peuvent être complétées par des notions plus intuitives. Ces méthodes ont des inconvénients...

La première difficulté concerne la légitime exigence de l'individu qui demande à être protégé contre l'enregistrement trop poussé de son comportement. Il est vrai que

nous n'avons pas que des droits en tant que citoyens, mais également des devoirs. Nombreux sont ceux qui, cependant, craignent de vivre l'année 1984 vue par Georges Orwell : « le grand frère omniprésent » et la « société de surveillance » qu'il serait tout à fait possible de réaliser avec les techniques actuelles.

Le deuxième problème apparaît lorsqu'on interprète le comportement quantitatif sous forme de normes ou de buts à atteindre. L'emploi du temps réel des ménages ne doit pas constituer la base de la planification puisqu'il s'avère impossible de recueillir des informations exhaustives sur les causes d'un comportement... ou d'une absence de comportement. Ce n'est qu'après avoir complété ces études en y introduisant l'offre existante en matière d'emplois, de transports, de services, que les activités réelles, les choix et les préférences peuvent être expliqués ou analysés.

D'autres études s'attachent à calculer les différentes possibilités en termes d'emploi du temps. D'autres études essaient de calculer l'utilisation possible du temps, c'est-à-dire l'emploi du temps auquel un individu ou tous les individus pourraient parvenir. C'est la méthode la plus utilisée dans toutes les études prospectives car elle donne les meilleures bases d'information pour planifier la société.

Nous avons déjà mentionné la possibilité de construire un modèle représentant une collectivité et de tester, en ordinateur, les choix qui se présentent aux ménages en termes de déplacements. Cette méthode d'étude du temps évite de nombreuses erreurs de planification au niveau local. Etant donné la prolifération des moyens informatiques, cette méthode est devenue plus accessible, la capacité des ordinateurs permettant de manipuler ces grands modèles.

30 mn de trajet : 450 000 emplois au choix

Les unités de mesure que nous fournit l'ordinateur sont simples et faciles à comprendre, même si elles ont été précédées de calculs compliqués. Un exemple suffit à le montrer. En effectuant un voyage en voiture particulière, d'une durée de 30 minutes, l'habitant moyen de Stockholm a le choix entre environ 450 000 emplois. Dans la même plage de temps, celui qui est obligé d'utiliser les transports en commun ne trouvera que 160 000 emplois (dans toute la région de Stockholm, il y a environ 700 000 emplois).

Ces modèles présentent des faits observables partout dans nos sociétés. Il est évident qu'on ne peut les utiliser pour créer des sociétés tout à fait nouvelles, où règneraient d'autres systèmes de valeurs. On peut cependant les utiliser pour mieux comprendre nos décisions et leurs conséquences. En cela, ces modèles constituent un instrument précieux pour l'aménagement.

S. O.

(*) Professeur à l'Université de Gothembourg - Suède.