

LES USAGES DES MÉDIAS ET DES TIC EN SITUATION DE MOBILITÉ

**Une étude exploratoire des jeunes adultes
se déplaçant à, de et vers Bruxelles**

**Geoffroy Patriarche, Michel Hubert,
Bertrand Montulet, Marion Berzin¹**

Les usages des technologies de l'information et de la communication (TIC) dites mobiles – principalement jusqu'à présent le téléphone portable – font l'objet d'un nombre croissant de recherches concernant la relation entre la technique et le social en termes de construction mutuelle. Parmi les problématiques qui ont été abordées, citons le brouillage des frontières entre le travail et le non-travail, la privatisation de l'espace public et l'émergence de nouvelles civilités, les usages sociaux et identitaires du téléphone portable, le renouvellement des logiques de coordination, et les effets des TIC sur la signification et le vécu du temps (e.g. Caron & Caronia, 2007 ; Jauréguiberry, 2003 ; Katz & Aakhus, 2003).

¹ Geoffroy Patriarche est Professeur à fonction complète aux Facultés universitaires Saint-Louis, Pôle de recherches sur la communication et les médias (PReCoM). Michel Hubert, est Professeur ordinaire aux Facultés universitaires Saint-Louis, Centre d'études sociologiques (CES). Bertrand Montulet est chercheur aux Facultés universitaires Saint-Louis, Centre d'études sociologiques (CES). Marion Berzin est doctorante en géographie, ADES Bordeaux III, VUB Cosmopolis.

Cette étude articule la sociologie des usages des médias/TIC à la question de la mobilité spatiale quotidienne – celle-ci n’apparaît qu’en toile de fond des travaux susmentionnés –, considérant la mobilité comme une pratique en soi dont on s’efforce de savoir comment elle façonne et est façonnée par les médias/TIC. La recherche sur la mobilité et les transports a investi cette problématique, soulignant notamment le rôle des activités mobiles dans l’occupation des temps d’attente et de déplacement (Flamm, 2004, 2005 ; Jain & Lyons, 2008 ; Urry, 2006). Il se dégage de ces travaux l’image d’une mobilité transformée par les médias/TIC mais finalement peu structurante des usages eux-mêmes. Être mobile n’est toutefois pas anodin. À contre-pied de l’utopie ubiquitaire du *anytime, anywhere*, cette note de recherche se concentre sur ce que Figeac (2007) appelle *la logique des situations*, positionnant analytiquement l’usager mobile dans une configuration dynamique d’opportunités et de contraintes d’usage constitutives de diverses situations de mobilité.

Dans le cadre de cette approche, l’objectif de cette étude exploratoire est d’avancer et d’articuler un ensemble de pistes de recherche sur le rôle des situations de mobilité quotidienne dans la formation des usages des médias/TIC en cours de déplacement. Contrairement à la majorité des travaux actuels centrés sur les technologies modernes, cette recherche se veut largement ouverte aux médias « classiques » dont on oublie parfois qu’ils peuplent également les temps et les espaces de la mobilité quotidienne.

Méthodologie

Cette recherche exploratoire s’appuie sur quelques apports disparates et partiels issus de travaux existants sur les usages des médias/TIC d’une part et la mobilité et les transports d’autre part, ainsi que, plus fondamentalement, sur un matériau empirique propre constitué de 12 entretiens individuels semi-directifs avec des personnes (six hommes et six femmes) qui se déplacent à, de et vers Bruxelles, parce qu’elles y habitent ou y travaillent¹. Cette délimitation géographique se justifie par la volonté de diversifier au maximum les modes de déplacement,

1 Des illustrations empiriques sont extraites de six entretiens supplémentaires (quatre hommes et deux femmes) menés par des étudiants en troisième année de bachelier aux Facultés universitaires Saint-Louis à Bruxelles (les étudiants avaient été familiarisés avec le guide et la procédure d’entretien).

ceux-ci intervenant largement dans la configuration des situations de mobilité (Bruxelles est desservie par plusieurs gares et un réseau de bus, de tram et de métro). Les interviewés ont été recrutés par la méthode de proche en proche. Ils ont entre 25 et 35 ans – un critère d'âge qui s'explique par le souci d'accéder à une population autonome en matière de mobilité et susceptible d'utiliser une variété de médias/TIC.

Les entretiens visaient à explorer les interrelations entre l'usage des médias/TIC d'une part, et la mobilité quotidienne d'autre part. Le guide d'entretien abordait le déroulement des déplacements professionnels et autres, le rôle des médias/TIC dans la gestion des déplacements (information, coordination), les circonstances d'usage et de non-usage des médias/TIC (les modes de déplacement, les durées de déplacement, etc.), le rôle des médias/TIC dans la perception des déplacements (significations, vécus), et la modulation des déplacements en lien avec l'usage des médias/TIC (mobilité induite *vs.* mobilité réduite). L'exploitation des entretiens se limite ici aux situations de mobilité évoquées par les interviewés.

Les usages mobiles sont situés au croisement de plusieurs rationalités. Prenons l'exemple d'Arthur, à qui il a été demandé de décrire ses comportements de lecture en fonction du mode de déplacement :

« Dans le métro, c'est impossible de lire, c'est vraiment le transport de bestiaux, on est très nombreux. Dans le tram, ça ne m'est pas arrivé. On est moins nombreux mais... Je rencontre souvent mon collègue, mais c'est vrai que ça ne m'arriverait pas. Le trajet est assez court, 10 minutes, peut-être moins. Il y a le paysage aussi, ce n'est pas comme le métro. J'ai jamais ouvert un livre. » (Arthur)

La lecture mobile est ici dépendante de quatre facteurs : le confort de lecture, les interactions sociales, la durée du trajet et la possibilité de contempler le paysage. Chaque cas individuel pourrait ainsi être analysé distinctement, tant les logiques situationnelles qui sous-tendent les (non-)usages sont interdépendantes. Mais on peut également procéder de manière transversale, en tâchant d'identifier les thèmes récurrents dans les discours des interviewés. C'est le choix analytique privilégié ici.

Les usagers en prise avec la mobilité

L'analyse des entretiens fait émerger une variété de situations de mobilité dont la configuration dynamique affecte les usages mobiles des médias/TIC. Cet article se concentre sur quatre registres interdépendants d'opportunités et de contraintes d'usage – l'équipement personnel emporté, le temps de déplacement (durée, moment), les espaces traversés ou habités (une gare, un train, etc.), et les modalités d'engagement dans l'exécution du déplacement –, laissant de côté, parce qu'explorées ailleurs, la question des interactions sociales (e.g. Caron & Caronia, 2007) et celle du temps « à faire passer » (Fraisie, 1988).

Équiper la mobilité quotidienne

Les usages mobiles sont tributaires de l'équipement personnel emporté dans la vie quotidienne. D'un côté, ils peuvent « enrôler » des médias/TIC qui accompagnent l'individu en permanence, comme le téléphone portable et le baladeur MP3, ou qu'il transporte afin d'équiper le lieu de destination, ce qui est généralement le cas de l'ordinateur portable professionnel¹. La logique des situations est ici manifeste : l'individu saisit les opportunités d'usage offertes par l'équipement ordinaire de sa vie quotidienne ou le matériel nécessaire à la réalisation des activités prévues à destination. D'un autre côté, les individus se créent des occasions d'usage mobile en s'équipant de médias/TIC adaptés aux circonstances de leur mobilité. Les journaux, les magazines et les livres sont bien souvent emportés selon cette rationalité, de même que le baladeur MP3 qui témoigne déjà ici de sa malléabilité.

Bien entendu, le gabarit (poids et taille) des médias/technologies affecte leur portabilité : « Ce n'est pas amusant de marcher avec du poids sur le dos », explique Arthur à propos de son ordinateur portable de 17 pouces. Emma ne transporte de même que des livres de poche, « pour pas d'encombrement, c'est une question de poids ». Le mode de déplacement influence la portabilité des médias/TIC : elle est plus élevée en voiture et plus faible à pied et à vélo, les transports en commun

1 Le fait de disposer d'un ordinateur au bureau dissuade les interviewés d'emporter leur ordinateur portable avec eux. Le temps de déplacement que l'on pourrait vouloir occuper avec l'ordinateur ne semble pas constituer un incitant suffisant à l'usage mobile de cette technologie.

se situant au milieu de ces deux extrêmes. Des équipements spécifiques (e.g. un sac à dos pour ordinateur portable) peuvent être utilisés pour transporter l'objet tout en le protégeant des incidents éventuels (choc, vol), à moins que les vêtements et les accessoires usuels ne remplissent cette fonction (*cf.* le téléphone portable rangé dans le sac à main).

L'autonomie des TIC contraint les usages mobiles, comme le rappelle Jeanne à propos de son ordinateur portable qu'elle renonce à utiliser dans le train en raison d'une batterie épuisée après une heure (sont visés ici des déplacements longs entre la Belgique et la France). L'usage mobile requiert à cet égard une maintenance minimale : la batterie des appareils portables doit être rechargée régulièrement mais ce geste n'est pas (encore) routinier pour tous (Fortunati, 2003). Certains interviewés emportent avec eux les chargeurs des technologies qu'ils estiment essentielles au bon déroulement de leur journée.

Des interviewés ont évoqué des stratégies de rangement des médias/TIC visant à en garantir un accès aisé en cours de déplacement. Marie en fournit un parfait exemple. Elle se rend au travail (bus et train) avec un sac à main et un sac à dos. Son téléphone portable et son iPod sont rangés dans son sac à main, là où ils sont facilement accessibles. « Surtout avec le brol que j'ai toujours dans mon cartable », ajoute-t-elle. Dans son sac à dos, par contre, Marie range plus volontiers ses livres scolaires et ses corrections, qu'elle utilise plus rarement dans le train. Ajoutons que dans une veste ou un sac, certains endroits sont plus accessibles que d'autres, et c'est là que sont rangés les objets dont on anticipe l'usage mobile¹. L'importance de l'accessibilité des médias/TIC s'observe le mieux sur les quais et aux arrêts, où l'usager privilégie les objets à portée de main (le journal que l'on vient d'acheter, le livre de poche dans le sac à main, etc.) parce qu'il ne dispose ni du temps suffisant ni d'un endroit confortable pour déballer ses affaires.

Les interviewés sont nombreux à se sentir insécurisés (crainte d'un vol, d'une agression) dans certaines situations de mobilité (e.g. se déplacer seul tard le soir)². Le téléphone portable, on le sait, sécurise en permettant la connexion au réseau social en cas de problème pressenti

1 Les fabricants de sacs et de vêtements conçoivent des espaces de rangement pour le téléphone portable ou le baladeur MP3.

2 On se souviendra ici du meurtre de Joe Van Holsbeek à la gare de Bruxelles-Central, en avril 2006 : les agresseurs s'en étaient pris à l'adolescent pour lui dérober son baladeur MP3. Cet événement, largement médiatisé, a fortement marqué les esprits, et les interviewés n'ont pas manqué de l'évoquer.

ou survenu (Fortunati, 2003). Les entretiens indiquent toutefois que le sentiment d'insécurité peut également restreindre les usages mobiles. En effet, les interviewés insécurisés renoncent à emporter avec eux des technologies sophistiquées et coûteuses pouvant susciter la convoitise.¹ Seul l'ordinateur portable semble être concerné par cette pratique radicale. Généralement, l'usager concilie la nécessité ou le désir d'emporter des technologies avec la protection de celles-ci (et donc de soi).

La sécurisation des technologies peut passer par leur dissimulation. Plusieurs variantes de cette pratique ont été relevées. Certains usagers rangent leurs technologies dans des endroits « passe-partout » :

« je ne le mets pas dans une housse d'ordinateur, j'ai un sac à main où il rentre dedans, c'est un grand sac. Et comme ça, ça ne se voit pas à des milliers de kilomètres que j'ai un ordinateur sur moi. C'est une question de sécurité, en fait. » (Alice, qui effectue ses déplacements professionnels en tram et en métro)

D'autres interviewés masquent l'usage proprement dit. Cette tactique est caractéristique du baladeur MP3 :

« Le matin, avant que je sorte de chez moi, je prépare tout pour ne pas sortir quoi que ce soit, une fois dehors. Quand j'arrive au métro, je n'ai plus qu'à appuyer sur le bouton *play*. Je ne chipote pas dans le métro, tout est déjà prêt quand j'arrive. » (Amélie)

Dans le même registre, de petits écouteurs discrets seront privilégiés aux larges écouteurs ultra-performants.

La dissimulation peut être synonyme de renonciation à l'usage. Cédric n'utilise son ordinateur portable qu'à certaines heures et à certains endroits : tôt au matin, il ne craint pas de sortir son ordinateur portable de son sac (ce sont les heures de pointe), sauf sur le quai de la gare. « Mais le train, je connais, je suis sécurisé. » Des pratiques semblables concernent le téléphone portable (durant ses voyages en tram et en métro, Alice le met en mode silencieux non seulement par souci de civilité mais également afin de ne pas attirer l'attention) et le

1 Amélie pense néanmoins que l'agresseur ne fait pas attention à la valeur de l'appareil convoité, si bien que toute technologie devrait être dissimulée lors des déplacements.

baladeur MP3 (Amélie renonce à l'utiliser à certains tronçons du métro, préférant lire un livre ou un journal « car le reste est trop voyant »).¹

Une autre manière encore de sécuriser une technologie consiste à l'attacher à soi ou au mode de transport (le siège d'un train par exemple) de manière à ce qu'elle ne puisse pas être dérobée. Des iPods avec cadenas intégrés et des dispositifs d'anti-vol pour ordinateurs portables existent sur le marché. Le choix d'un sac particulier peut également être motivé par la sécurité : Amélie transporte son téléphone portable et son baladeur MP3 dans un sac à bandoulière que l'on ne peut pas arracher facilement.

Ces pratiques de sécurisation ne sont pas spécifiques aux déplacements en transport collectif. Les ruses des automobilistes sont bien connues : dissimulation de l'autoradio ou du GPS lorsque le véhicule est à l'arrêt (l'objet est rangé dans la boîte à gants ou emporté avec soi) et verrouillage des portières lorsque le véhicule est en mouvement.

Une question de temps

Des travaux soulignent que les activités mobiles transforment les temps de la mobilité en temps rentables, agréables, sociaux, etc. (Flamm, 2004, 2005 ; Jain & Lyons, 2008 ; Urry, 2006). Toutefois, si le temps est façonné par les usages des médias/TIC, il les façonne également au travers de la durée des déplacements d'une part, et du moment auquel ces derniers se produisent d'autre part.

Avoir le temps

La brièveté d'un déplacement est régulièrement mise en avant par les interviewés comme motif de non-usage des médias, technologies et applications qui requièrent un engagement soutenu et continu. L'usage de l'ordinateur portable suppose un temps disponible important, avec, toutefois, des nuances selon l'application : le visionnage d'une vidéo, par exemple, s'insère préférentiellement dans un temps de déplacement assez long, encore qu'il faille distinguer le long métrage, l'épisode d'une série, etc. À propos d'internet, une interviewée affirme de même :

1 Les femmes pourraient être davantage enclines que les hommes à sécuriser leurs technologies mobiles. Plus généralement, il se pose la question – que nous n'avons pas pu élaborer ici – du caractère sexué des usages mobiles.

« je ne passe qu'une demi-heure à l'aller et une demi-heure au retour, avec en plus une correspondance à l'aller, je n'ai pas assez de temps pour aller sur internet, donc à la rigueur, le seul truc où je serais contente, c'est d'avoir un MP3 pour la musique, et c'est tout. » (Emma)

Jean profite toutefois de ses courts déplacements en train pour répondre à des *e-mails* en attente (il les enregistre et les envoie une fois à destination). C'est parce que l'usage du courrier électronique peut être de courte durée ou fragmenté qu'il est praticable dans des intervalles de temps assez brefs.

D'une manière générale, la lecture d'un livre s'insère dans un temps relativement long : « Il faut dire que mes trajets en transport en commun sont assez courts donc je n'ai pas vraiment le temps de me plonger dans un bouquin ou quoi » (Amandine, à propos de ses déplacements de 15 à 20 minutes en bus, avec une correspondance). Des nuances peuvent apparaître selon les formats et les genres : « Je peux lire, effectivement, je peux prendre un petit roman, un petit roman court, parce que si je prends une brique de quatre cents pages, ou trois cents pages, c'est trop haché » (Anaïs, interviewée par Van Espen, à paraître, p.19). Enfin, la presse quotidienne, le téléphone portable et la radio/musique se présentent comme des médias/TIC malléables, pouvant s'insérer dans des temporalités variables, des plus courtes aux plus longues.

Le bon moment

Selon Fraisse (1988), l'efficacité dans la réalisation des activités tend à varier selon les moments de la journée et de la semaine. À l'échelle d'une journée, elle est plus faible en matinée et en début d'après-midi, et plus grande en fin de matinée et en fin d'après-midi. À l'échelle d'une semaine, elle est plus faible en début et en fin de semaine. Cette loi psychologique peut s'appliquer aux activités mobiles, comme le suggère le cas de Marie : le matin, elle occupe ses temps de déplacement en train à converser ou à lire (un roman, le journal gratuit *Metro*) parce qu'elle a besoin de « prendre le temps de se réveiller » ; l'après-midi, elle tend à rentabiliser ses temps de déplacement en terminant les tâches professionnelles urgentes qu'elle devrait, autrement, achever à la maison.

La direction du déplacement affecte également les usages mobiles : le déplacement qui précède une activité peut être mis à profit pour la préparation de celle-ci – Flamm (2005) parlerait d'une *logique de*

productivité – tandis que le déplacement qui la suit peut être utilisé pour se détendre ou se reposer (Jain & Lyons, 2008). Le déplacement « après » obéit à cette *logique du relâchement* (Flamm, 2005) lorsque l'on est satisfait du travail accompli (Lyons *et al.*, 2008) ou, comme le relève un interviewé, lorsque l'on est fatigué mentalement :

« le soir, je n'ai pas trop envie de lire, en fait. J'ai moins envie de lire, donc m'amuser à lire le bouquin technique, c'est peu probable. C'est un bouquin informatique... Le roman, s'il est facile à lire, limite, ça peut aller, mais c'est moins probable aussi. Le *Metro*, pas de problème, ça peut le faire aussi. » (Arthur)

Composer avec l'espace

La mobilité quotidienne pèse sur les usages mobiles au travers de la configuration des espaces traversés ou habités, qu'ils soient physiques/matériels, virtuels ou sonores.

L'espace physique et matériel

L'instabilité du mode de déplacement entrave la lecture : « je ne lis pas dans le bus car avec le mouvement, cela m'étourdit. Je préfère écouter sur mon GSM des livres préenregistrés ou de la musique. Par contre, je lis dans le métro ou le tram quand les conditions le permettent » (Antoine). Le train s'avère être le mode de transport le plus stable, ce qui en fait un lieu de lecture et d'écriture idéal. Des interviewés ont abordé la question de la stabilité au sujet des appareils portables qu'il s'agit de protéger des chocs : « J'évite pour des questions de sécurité. Il faut être quand même un peu stable, pour ne pas tout poser par terre. Je sors le Pocket PC mais pas le portable » (Baptiste, à propos de l'usage d'un ordinateur portable sur le quai).

L'espace physique est particulièrement défavorable aux usages mobiles durant les heures de pointe, lorsque le mode de transport est bondé et que l'*espace utile* (Goffman, 1973) est réduit à une portion congrue. Si l'usage du baladeur MP3 n'est pas (ou peu) affecté par la foule, il n'en va pas de même de la lecture d'un journal ou d'un magazine, à laquelle renoncent certains interviewés. Pour d'autres, la diminution des formats de la presse quotidienne facilite la lecture dans les espaces réduits : « Il y a des moments où je dois arrêter de lire car je n'ai pas la place. Le journal *Metro* a une bonne dimension pour le métro et quand je n'ai pas la place » (Amélie).

L'usage de l'ordinateur portable est le plus étroitement dépendant des conditions physiques et matérielles du déplacement. En train, sans tablette ou aux heures de pointe, l'usage peut s'avérer laborieux voire impossible (Lyons *et al.*, 2008), à moins, comme le fait Cédric, de poser son ordinateur sur ses genoux¹. Les conditions physiques et matérielles des déplacements en transport urbain contribuent largement au non-usage de l'ordinateur portable : « Il m'est impossible de prendre quelque chose de trop encombrant. L'ordinateur portable est invisable », affirme Amélie à propos de ses déplacements en métro aux heures de pointe. Enfin, l'usage de l'ordinateur portable peut nécessiter une alimentation électrique en cas de (très) long déplacement². Les modes de transport collectif n'offrent guère d'opportunités de branchement : les trains belges ne comptent au mieux qu'une ou deux prises de courant par voiture tandis que l'Eurostar et le Thalys sont équipés de prises de courant en classe d'affaires uniquement.

L'accessibilité des réseaux de distribution des médias imprimés favorise la lecture mobile (Figeac, 2007). En témoigne la consultation des quotidiens gratuits, distribués au bon endroit (dans les lieux de mobilité très fréquentés) et au bon moment (le matin, aux heures de pointe). Ce n'est pas un hasard non plus si des librairies sont installées près des lieux de mobilité importants. Bon nombre de voyageurs se procurent leur quotidien ou magazine habituel à la librairie de la gare et quand un retard substantiel est annoncé, elle offre un vaste choix de lectures potentielles pour « passer le temps ».

Dans leur étude sur les usages des TIC dans les aéroports, Holm et Kendall (2008) observent que la situation physique et matérielle est négociée par les individus soucieux de se préserver un espace d'usage fonctionnel et confortable. Les entretiens indiquent qu'une telle négociation est également à l'œuvre en situation de mobilité quotidienne : dans les modes de transport collectifs, les individus s'installent là où les conditions spatiales sont les plus favorables aux usages mobiles souhaités (par exemple, l'utilisateur inconditionnel de l'ordinateur portable recherche une tablette) et, parfois même, transforment l'espace en fonction de leurs besoins (inventer une tablette en posant son cartable sur ses genoux, improviser un plan de travail rigide en pliant son journal en

1 Les mini-ordinateurs pourraient faciliter cette manière de faire, à moins qu'ils ne perdent en stabilité ce qu'ils gagnent en portabilité.

2 C'est également vrai pour le lecteur DVD et la console de jeu portables.

deux, lire un livre assis sur un journal posé à même le sol à défaut de pouvoir disposer d'un siège, etc.).

L'espace virtuel

L'accès aux réseaux de télécommunication (téléphonie, internet) n'est pas généralisé aux lieux de mobilité. Les grandes gares peuvent fournir des points d'accès publics aux réseaux de télécommunication (cybercafés, *hot spots*, cabines téléphoniques). Dans le train, par contre, la mauvaise qualité du réseau téléphonique contraint les usagers à écourter leurs conversations, à avertir leur interlocuteur que l'appel est susceptible d'être interrompu à tout instant ou à se contenter de l'envoi d'un SMS. La couverture du métro bruxellois par un réseau de téléphonie mobile a été achevée en 2002 mais la qualité de la communication n'est guère optimale : « Dans le métro, étant donné que le réseau est mauvais, je vais être bref et je vais rappeler une fois sorti de la station » (Stéphane). Si le réseau Thalys est équipé d'un accès WiFi à internet (gratuit en première classe, payant en seconde) depuis l'automne 2008, ce n'est pas le cas des trains ordinaires, ni des autres modes de transport collectif. L'utilisateur doit compter sur l'internet mobile mais, comme l'explique Cédric, « c'est nul, ça marche pas bien, ça coûte très cher ». Pour relever ses *e-mails* en cours de déplacement, Cédric a trouvé une alternative : le matin, lorsqu'il arrive à la gare en avance, il s'installe dans un train en attente, le temps de se connecter à un réseau WiFi environnant non sécurisé et de relever ses *e-mails* qu'il consultera ensuite calmement dans le train qui le mènera au bureau.

L'espace sonore

La lecture permet de s'extraire d'un environnement sonore jugé dérangeant : « si je lis, je suis dans mon monde, donc il peut se passer plein de choses autour de moi... » (Emma). Néanmoins, le bruit ambiant démesuré – auquel contribuent les sons produits par les téléphones portables et les baladeurs MP3¹ – peut entraver l'usage mobile des médias/TIC. En voiture, l'autoradio est éteint lorsque les enfants font la musique eux-mêmes, pour reprendre une formule de Jean. Cette situation a surtout été évoquée à propos des transports collectifs : Marie renonce à son baladeur MP3 dans le train, Alice à son téléphone portable dans le tram. C'est encore le bruit dans les transports collectifs

1 Les adultes y sont davantage sensibles que les adolescents (Caron & Caronia, 2007).

qui pousse les usagers à écourter leurs conversations téléphoniques. La lecture peut également être victime de la pollution sonore : « La concentration est moins importante mais on s'adapte à la situation » (Arthur, à propos du bruit dans le train). Une manière de s'adapter manifestement répandue consiste à écouter de la musique avec un baladeur MP3. La situation sonore est transformée par la création d'une bulle acoustique artificielle propice à la lecture mobile.¹

Conduire le déplacement

L'usage mobile relève par définition de la multi-activité, ce qui pose la question de la capacité des individus à se livrer à des activités secondaires sans compromettre ce que Flamm (2004) appelle la *conduite du déplacement*². Selon les hypothèses ébauchées par Kenyon et Lyons (2007), la faisabilité de l'usage mobile dépendrait du degré de *continuité dans l'engagement* et du degré d'*attention active* requis par les activités. Autrement dit, l'usage mobile aurait pour conditions le morcellement des activités – ce que nous désignerons par la notion d'intermittence – ou le partage de l'attention – ce que nous appellerons la concomitance.³ Ces hypothèses sont plus longuement examinées ci-dessous tout en voyant leur champ d'application étendu aux dimensions sensorielle et motrice quelque peu négligées par Kenyon et Lyons, davantage préoccupés par les aspects cognitifs⁴.

La multi-activité sensorielle par concomitance suppose que l'une des activités ne monopolise pas les sens (la vue, l'ouïe) que sollicite également l'autre activité. Ainsi, la logique de l'*enveloppe filtrante*, repérée par Thibaud (1994) dans son étude des usages du baladeur

1 Les usagers renoncent toutefois à leur baladeur MP3 lorsqu'ils doivent réaliser des tâches cognitivement exigeantes. Ainsi, Amélie éteint son baladeur MP3 lorsqu'elle se plonge dans la lecture du journal *Metro* en néerlandais (elle s'oblige à apprendre cette langue). Elle souligne en outre que la musique combinée au bruit ambiant des transports collectifs entrave la perception des sonneries du téléphone portable.

2 Dans un texte ultérieur, Flamm (2005) parle de *cognition du déplacement*.

3 Ces hypothèses invitent à penser la distinction entre l'activité principale et l'activité secondaire sur un mode dynamique, l'usage des médias/TIC devenant, à certains moments, l'activité principale, celle qui engage le plus profondément l'individu mobile.

4 À cet égard, il serait plus approprié de parler de degré d'*intensité de l'engagement* plutôt que de degré d'*attention active*, cette dernière notion étant trop étroitement associée à la seule dimension cognitive de la multi-activité.

musical pendant les déplacements pédestres en ville, s'applique également à l'autoradio dont on peut ajuster le volume de manière à entendre distinctement les sons utiles à la bonne conduite du déplacement¹. De même, Henri diminue le volume de son baladeur MP3 pour entendre la sonnerie de fermeture des portes du métro, quand il doit se glisser en vitesse dans une rame sur le point de partir. Tous les automobilistes interviewés renoncent à écouter leur baladeur MP3 en voiture. Il semble être perçu comme une enveloppe se superposant à celle, déjà « épaisse », que constitue le véhicule, et apparaît de ce fait comme une source de danger potentiel. Comme l'explique Marie, c'est pour « entendre les sirènes et les trucs comme ça ». L'utilisateur insécurisé cherche également à rester en contact sensoriel étroit avec l'environnement immédiat, l'attention dévolue aux médias/TIC étant redirigée, partiellement ou complètement, vers la surveillance des voyageurs et des lieux de mobilité. Ainsi, dans le métro, Lucile éteint son lecteur MP3 en soirée : « Voir s'il y a un danger ou pas, enfin entendre. »

La multi-activité cognitive a été abondamment évoquée par les interviewés. Ils sont une majorité à utiliser leur téléphone portable en voiture selon la logique de la concomitance, partageant leur concentration entre la conduite du déplacement et la conversation téléphonique. Toutefois, lorsque les automatismes ne sont plus opérants, toute l'attention doit être consacrée à la conduite du déplacement, comme l'ont pointé les interviewés à propos des trajets inconnus, du trafic dense, des changements de bande périlleux et de la conduite dans un centre-ville. Même sur les trajets connus, Marie est réticente à téléphoner tout en conduisant, en particulier après une journée de travail – il est alors plus difficile encore de se concentrer sur deux objets en même temps. Mathieu, lui, n'utilise jamais son téléphone portable en conduisant, à moins d'attendre une communication importante. Ses usages mobiles obéissent à la logique de l'intermittence : il se range sur le côté de la route pour répondre au téléphone. Cette logique est également à l'œuvre lorsque le conducteur coincé dans un embouteillage profite des courts moments à l'arrêt pour passer un appel téléphonique ou progresser dans la lecture de son journal.

Les interviewés écoutent l'autoradio (ou de la musique enregistrée) en conduisant leur voiture (concomitance). L'autoradio est certes

1 Sur autoroute, on peut se permettre d'augmenter le volume de l'autoradio : les informations sonores en provenance de l'environnement sont peu nombreuses ou pertinentes.

le média de la multi-activité par excellence (Figeac, 2007) mais, comme le suggèrent des interviewés, son usage peut interférer avec la conduite du déplacement en cas de trajet inconnu ou hasardeux. Arthur, par exemple, écoute souvent de la musique en voiture mais « pas toujours, quand je vais dans des centres-villes, j'ai besoin de me calmer, je ne mets pas de musique. C'est pour rester concentré sur la route ».

La conduite des déplacements en transport collectif peut ne pas exiger un engagement continu : entre les quelques moments requérant une attention particulière (vérifier les horaires en arrivant à la gare, monter et s'installer dans le train, sortir du train une fois arrivé à destination), il est possible de vaquer à d'autres occupations. Lorsque la conduite du déplacement requiert un engagement continu (en cas de trajet inconnu ou perturbé), la place laissée aux usages mobiles semble varier selon les médias/technologies et les sensibilités individuelles. Jennifer, qui a l'habitude de lire dans le tram tout en écoutant son iPod, renonce à sa lecture lorsqu'elle effectue des trajets inconnus tandis que l'iPod ne semble pas la captiver au point de la déconcentrer totalement : « On peut sortir très vite de la musique alors qu'un bouquin, je dois rester concentrée. » Lucile, au contraire, cesse d'écouter son iPod dès qu'elle voyage en terres nouvelles.

La motricité du déplacement peut entraver la manipulation des médias/TIC. Variable selon les modes de déplacement, elle n'affecte pas de la même manière l'ensemble des médias/technologies à disposition des usagers. Fortunati (2003) note que la marche ne se prête guère à l'usage concomitant du téléphone portable. Une interviewée qui ne possède pas d'oreillette relève à cet égard qu'elle passe plus volontiers ses appels à l'arrêt (intermittence). La conduite d'une voiture suppose de même un investissement corporel important qui peut restreindre l'usage des médias/TIC. Jennifer a évoqué cette difficulté à propos du téléphone portable (elle ne possède pas de « kit mains libres ») : quand elle répond au téléphone tout en conduisant, elle le pose sur ses genoux en activant le haut-parleur, ce qui lui permet de conserver ses mains sur son volant. À propos des transports collectifs, les interviewés sont nombreux à décrire des situations où les usages mobiles (la lecture en particulier) peuvent être entravés par l'obligation de voyager debout en s'agrippant aux mains courantes.

Les individus anticipent les conditions de la multi-activité et préparent les usages des médias/TIC en conséquence. Ainsi, pour les déplacements nouveaux ou compliqués, ils prévoient un « bête magazine » ou des musiques connues par coeur. Un autre exemple intéressant est

celui des cartes routières dont la consultation peut s'avérer laborieuse lorsque le conducteur n'a pas d'autre choix que de se guider lui-même. Les informations sont alors retravaillées en vue de faciliter leur usage mobile :

« J'avais préparé une carte que j'ai imprimée sur internet. J'avais marqué au fluo le trajet, j'avais bien repéré à quels endroits je devais changer ou sortir de l'autoroute. J'avais vraiment bien repéré avant, pour justement ne pas être concentrée sur ma carte... mais plus sur la route que sur ma conduite, quoi. Donc, j'avais la carte mais elle était réduite au minimum, pour ne pas que ça me prenne trop de place dans la voiture [...] » (Jeanne)

Conclusion

Il ressort de cette étude exploratoire trois grandes pistes de recherche sur le rôle des situations de mobilité quotidienne dans la formation des usages des médias/TIC en cours de déplacement. La première consiste à mettre au jour les multiples paramètres situationnels qui façonnent de concert les usages mobiles. Cette étude a exploré les opportunités et contraintes d'usage amenées par l'équipement personnel emporté (les médias/TIC en tant qu'objets matériels, techniques et symboliques), la durée du déplacement et les « ruptures de charge », le moment du déplacement (dans la journée et la semaine, et par rapport à l'activité à destination), l'environnement physique/matériel, virtuel et sonore, et les exigences sensorielles, cognitives et motrices de la mobilité.

La deuxième piste de recherche s'intéresse à la sensibilité des médias/TIC à l'égard des multiples situations de mobilité quotidienne. Il apparaît en effet que les médias/TIC diffèrent quant à leur degré de flexibilité (ou de rigidité) face aux situations : dans le contexte des déplacements en transport collectif, par exemple, l'usage du baladeur MP3 semble peu sensible aux situations alors que celui de l'ordinateur portable y est fortement dépendant, l'usage du téléphone portable et la lecture de livres, journaux ou magazines se positionnant quelque part au milieu de ce continuum, selon les paramètres situationnels en question.

Enfin, la troisième piste de recherche vise à examiner les modalités par lesquelles les individus négocient voire créent des situations de mobilité quotidienne favorables aux usages des médias/TIC (en s'équipant d'un matériel approprié, en adaptant l'horaire et l'itinéraire, en transformant l'espace physique et sonore, etc.). Cette étude explora-

toire suggère toutefois que les circonstances de la mobilité quotidienne restent largement structurantes, contraignant tantôt le choix des médias/TIC emportés, tantôt la faisabilité même des usages.

À l'heure de la télévision mobile naissante et de la miniaturisation des ordinateurs portables, il ne fait aucun doute que ces pistes de recherche mériteraient d'être approfondies en veillant à distinguer davantage que nous n'avons pu le faire ici les activités, les supports, les applications et les formats¹, en multipliant et en diversifiant les entretiens avec des usagers, et en s'approchant encore plus près des usages mobiles par observation directe et parcours commentés.

Références

- Caron, A.H., & Caronia, L. (2007). *Moving cultures: mobile communication in everyday life*. Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Figeac, J. (2007). La configuration des pratiques d'information selon la logique des situations. *Réseaux*, (143), 17-44.
- Flamm, M. (2004). La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. Dans B. Montulet & V. Kaufmann (Éd.), *Mobilités, fluidités... libertés ?* (pp. 71-94). Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- Flamm, M. (2005). Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps. Dans B. Montulet, M. Hubert, C. Jemelin, & S. Schmitz (Éd.), *Mobilités et temporalités*. (pp. 183-196). Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis.
- Fortunati, L. (2003). Italy: stereotypes, true and false. Dans J. Katz & M. Aakhus (Éd.), *Perpetual contact: mobile communication, private talk, public performance*. (pp. 42-62). Cambridge: Cambridge University Press.
- Fraisse, P. (1988). *Pour la psychologie scientifique : histoire, théorie et pratique*. Liège : Mardaga.
- Goffman, E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne. 2. Les relations en public*. Paris : Minuit.
- Holm, J., & Kendall, G. (2008). Working on the move: subverting the logic of non-space. Dans D. Hislop (Éd.), *Mobility and Technology in the Workplace*. (pp. 13-27). Londres: Routledge.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16, 81-89.
- Jauréguiberry, F. (2003). *Les branchés du portable : sociologie des usages*. Paris : Presses universitaires de France.
- Katz J., & Aakhus, M. (Éd.) (2003). *Perpetual contact: mobile communication, private talk, public performance*. Cambridge: Cambridge University Press.

1 Sur le format des JT reçus sur téléphone mobile 3G, voir Figeac (2007).

- Kenyon, S., & Lyons, G. (2007). Introducing multitasking to the study of travel and ICT: examining its extent and assessing its potential importance. *Transportation Research Part A*, 41, 161-175.
- Lyons, G., Holley, D., & Jain, J. (2008). The business of train travel. A matter of time use. Dans D. Hislop (Éd.), *Mobility and Technology in the Workplace*. (pp. 74-86). Londres: Routledge.
- Thibaud, J.-P. (1994). Les mobilisations de l'auditeur-baladeur : une sociabilité publique. *Réseaux*, (65), 71-83.
- Urry, J. (2006). Travelling times. *European Journal of Communication*, 21(3), 357-372.
- Van Espen, A. (à paraître). L'expérience dans les transports : un effort de modélisation. Dans B. Montulet (Éd.), *Actes du colloque « Mobilités spatiales, fluidités sociales », 2007*. (pp.7-31). Namur : Presses des FUNDP.