

Désencombrer le temps

J.F. Saglio*



L'image que les civilisations se font du temps est inséparable des conditions économiques et sociales dans lesquelles elles se développent. Temps circulaire et répétitif des peuples à l'histoire longue, éternel retour qui a prévalu pendant des siècles. Puis rupture brutale de la révolution industrielle, qui a instauré la foi dans le progrès, dans un devenir linéaire débouchant vite sur du nouveau, sinon sur du meilleur. Cette espérance était-elle une illusion ? Au nom du progrès collectif, les sociétés modernes imposent aux individus une organisation de leur vie plus uniforme et plus parcellaire que jamais. La rationalisation du travail exige que les personnes, les groupes ou les nations remplissent à heure déterminée les tâches assignées. Comme le dit excellemment le professeur Szalai, dans un des articles de ce numéro, le rythme de la vie moderne semble régi par l'horloge.

Pourtant, contrairement aux apparences, les intérêts de la collectivité et les aspirations légitimes des individus à disposer plus librement de leur temps correspondent. La mauvaise utilisation du temps constitue l'un des exemples les plus caractéristiques des dysfonctionnements qui affectent les sociétés modernes, le culte de l'horaire au nom de la rentabilité se retournant finalement contre lui-même. Des embouteillages du soir aux bouchons des départs en vacances, l'encombrement du temps fait désormais partie de notre vie quotidienne. Il a des causes multiples : la concentration urbaine, sans précédent dans notre histoire ; le développement des moyens de transport individuels ; la division des activités, et donc de l'espace, entre le lieu de travail et le domicile ; l'accroissement du niveau de vie et l'apparition de la civilisation des loisirs... L'aménagement du temps apparaît donc comme un axe principal de la lutte contre le gaspillage, dont le choix s'impose d'un point de vue éthique certes, mais aussi d'un point de vue strictement économique, afin de parvenir à une meilleure utilisation de l'espace et des équipements disponibles.

S'il faut éviter à chacun de « perdre son temps », la lutte contre le gaspillage ne constitue qu'une première étape de la politique d'aménagement du temps. A plus long terme, celle-ci veut restituer aux individus la libre maîtrise d'organiser leur existence, en limitant, autant que faire se peut, le tribut qu'ils doivent payer à l'organisation sociale. Les moyens d'y parvenir sont des plus variés, car ils concernent tous les aspects de la vie quotidienne. Parmi les réformes les plus importantes, citons : le libre aménagement du temps de travail, qui commence par la suppression de certains errements hérités



de la révolution industrielle, tels que le travail de nuit et le travail parcellaire - l'introduction de formes souples d'aménagement du temps dans tous les rythmes de l'existence, que ce soit la journée, la semaine, l'année ou la vie entière - la revalorisation du loisir, ce temps non contraint dont trop souvent on n'a pas su que faire, par un accès plus large à toutes les formes de culture et de divertissement. Il s'agit toujours de donner à chacun la possibilité de gérer, comme il l'entend, son propre « capital-temps », qui constitue un bien d'autant plus précieux

*Délégué à la Qualité de la Vie (France)



qu'il n'est pas renouvelable.

Cette réflexion sur le temps amène tout naturellement à poser le problème fondamental de la finalité de la croissance : plutôt que de produire toujours davantage, le vrai progrès ne consiste-t-il pas à mieux arbitrer entre notre goût de consommer et notre désir de liberté ? Nous nous trouvons là devant un choix capital de société, qui doit faire l'objet d'un large débat avec la participation de toutes les parties intéressées. Les articles très divers de ce numéro de la Revue 2000 apportent un certain nombre de pièces

intéressantes au dossier et contribueront, je l'espère, à éclairer ces problèmes. D'ores et déjà l'aménagement du temps, sous toutes ses formes, constitue une dimension essentielle de la politique de la qualité de la vie engagée par la Délégation dont je viens de recevoir la responsabilité. Souhaitons que cette mission à l'aménagement du temps ne subisse pas le sort malheureux de Thomas More et réussisse, pour une part, à faire passer l'« Utopie » dans la réalité des faits.

J.F. S.

LE CALENDRIER ET L'HORLOGE

Alexandre Szalai.

Dans les régions les plus développées du monde, et tout particulièrement dans les zones industrialo-urbaines, la vie sociale apparaît comme de plus en plus dépendante de la montre, alors qu'elle subit de moins en moins l'influence du calendrier.

Qu'en est-il aujourd'hui du temps « naturel », dans nos sociétés dont les rythmes d'activité n'ont plus rien à voir avec l'organisation traditionnelle du temps ? Comment nous adaptons-nous à ce temps qui nous est artificiellement imposé ? Alexander Szalai évoque ici ce problème. Il lança en 1960 les premières études sur les budgets-temps. Il est aujourd'hui Professeur de sociologie à l'Université des Sciences Économiques de Budapest. Il collabore au Centre Européen de Coordination, de Recherche et de Documentation en Sciences Sociales de Vienne, où il dirige une équipe de recherche sur des comparaisons internationales en termes de budgets-temps.

C'est bien un gadget mécanique : le réveil ou la montre dont on se sert sont des machines, au même titre que les autres machines qui ont été à la base de la révolution industrielle et sur les progrès desquels repose encore toute industrie. La montre parle donc le même langage que les machines : son tic-tac uniforme, 24 heures sur 24, correspond exactement aux sifflements, battements et rythmes divers de ses sœurs, les machines, qui gouvernent la production industrielle.

Un tic tac implacable

Le temps d'horloge, répétitif et neutre, ne reflète plus en rien le rythme auquel doivent s'adapter les individus qui travaillent à l'aide de machines, ou à leur service, tout en profitant d'elles. Rythme auquel on doit se conformer si l'on veut profiter de tous les avantages que nous offre l'industrie moderne, ceci, bien sûr, à un certain prix... Les progrès de l'industrialisation et de l'urbanisation ont fait que la montre est devenue progressivement une part intégrante de l'environnement humain, instrument de contrôle des activités quotidiennes de chacun, et par là-même, élément clé de leur aménagement du temps.

Dans les pays hyper-développés, comme le montrent plusieurs études récentes, 90 % ou plus de la population adulte (1) possèdent à la fois un réveil ou une horloge, mais aussi une montre-bracelet. Le pourcentage d'adultes démunis de montre n'atteint même pas 1 % dans les pays moyennement développés. En revanche, dans un pays tel que le Pérou qui ne figure pourtant pas parmi les régions les plus défavorisées du Tiers-Monde, le nombre des adultes sans montre ou sans réveil atteignait 21 % de la population, même dans des zones aussi actives que le port de Callao ou Lima, la capitale. Dans la plupart des pays pauvres en Afrique ou en Asie, l'écrasante majorité de la population rurale ne connaît ni montre ni horloge — collective ou privée, et ne peut donc « savoir » l'heure.

L'horloge-reine de l'Occident

Le rythme de la vie moderne — dans les pays riches — semble régi par l'horloge : en fait, la société industrielle a imposé son propre « temps » qui pèse plus fortement aujourd'hui sur le rythme quotidien des individus que ne le faisait l'alternance naturelle du jour et de la nuit, ou le rythme des

saisons sur le mode de vie des civilisations agraires du passé. La montre est à ce point devenue partie intégrante de l'homme moderne qu'il s'est arrangé pour pouvoir la porter constamment, même nu. C'est le seul mécanisme auquel il est habitué au point de le porter en nageant ou en plongeant, qu'il oublie d'enlever en faisant l'amour ou pour dormir.

Mais le résultat le plus frappant de cette hégémonie du temps mécanique, est que nos journées durent aujourd'hui vingt quatre heures, alors qu'elles ont été, pendant des millénaires, limitées, en termes de travail ou de loisirs, par le lever et le coucher du soleil, limites entre lesquelles prenaient place la presque totalité des activités sociales. L'industrie moderne ne pourrait pas survivre sans son mépris du jour ou de la nuit, ou des saisons. Elle a d'ailleurs pour objectif de produire de la lumière pendant la nuit, de la chaleur pendant l'hiver, de la glace en été, une circulation d'air sans vent, et des tas d'autres avantages, pourvu que les gens en aient envie et puissent se les offrir. Une branche spéciale de cette industrie a même pour but de présenter des plaisirs et des expériences, des films et des jeux des informations et même des services religieux, 24 heures sur 24 et 365 jours par an... On peut aujourd'hui se promener, conduire et prendre l'avion à n'importe quelle heure et pratiquement par n'importe quel climat.

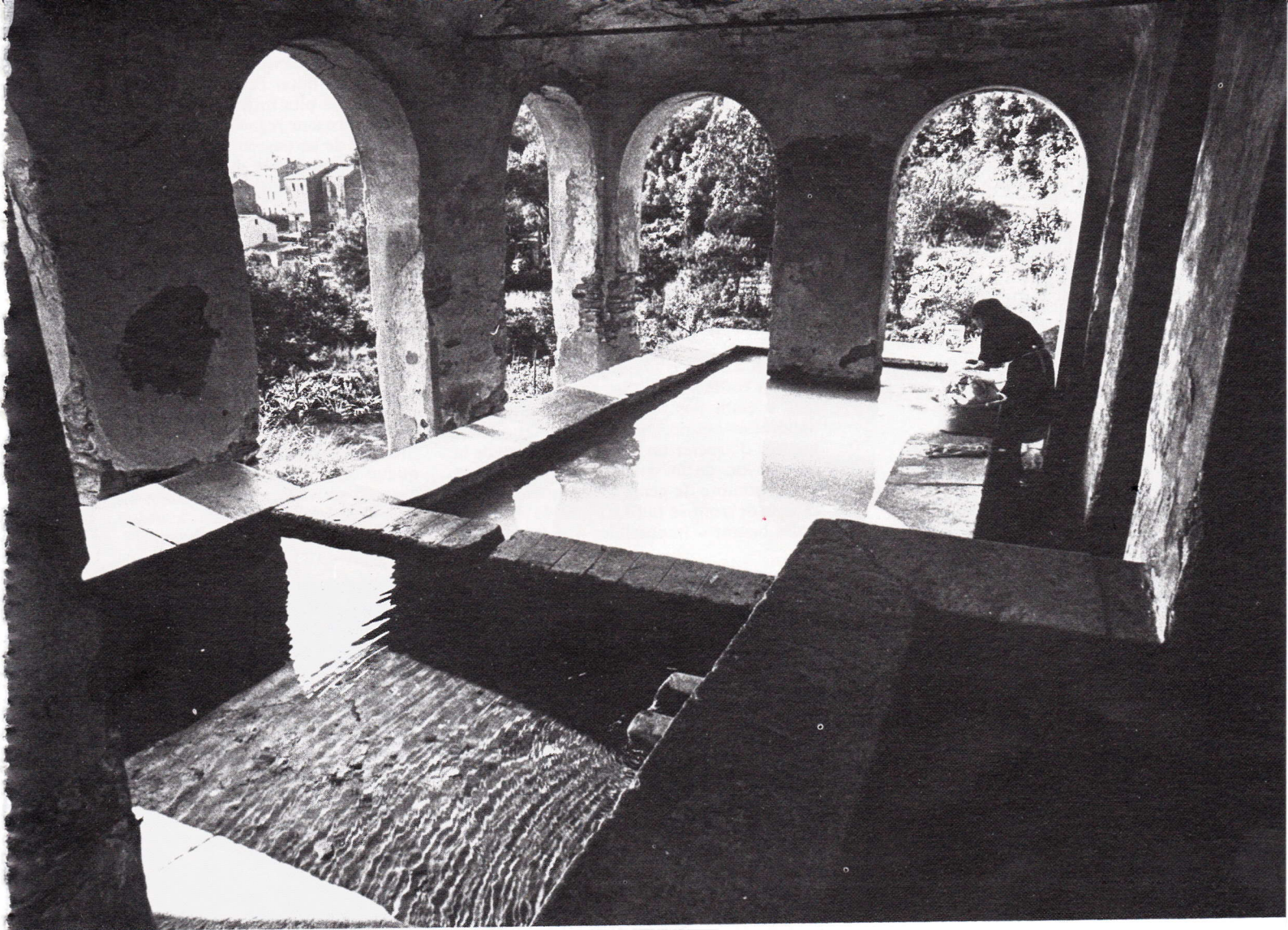
Toute médaille a son revers : mais laissons cependant de côté, pour le moment, les problèmes de dysfonctionnement et les effets destructeurs, déjà trop connus qu'ont sur l'environnement humain les processus actuels de production industrielle. Essayons plutôt de « visualiser » les conséquences, moins évidentes mais aussi graves, de ce temps mécanique sur les modes de vie et les activités quotidiennes des individus.

L'industrie moderne exige que des masses d'individus accomplissent leurs tâches quotidiennes à heures fixes. Une part croissante

a) « Dieu dit :
Que les lumières du firmament
séparent le jour de la nuit,
qu'elles indiquent les saisons,
les jours, et les années »...

b) L'homme seul dans la ville ;
plus un pays s'industrialise,
plus les gens s'enferment.

Places et agoras
ont été changées en super-marchés...



de la production industrielle s'effectue en continu, les usines tournant jour et nuit. D'où des horaires de travail qui s'étendent aux soirées et aux nuits, ou aux fins de semaine. L'automation améliore un peu cette situation, dans la mesure où elle permet de réduire la force de travail nécessaire dans une usine donnée.

Mais l'extension de l'automation a pour corollaire le fait qu'une part grandissante de la population active doit se résigner à ce que ses heures de travail s'étendent la nuit ou pendant le week end. De par leur nature même, les processus de production largement automatisés exigent de produire en continu, au lieu d'une production discontinue, les coûts d'investissement qu'ils entraînent n'étant pas rentables dans une autre hypothèse. Les progrès de l'automation permettent d'espérer un raccourcissement de la journée ou de la semaine de travail d'un grand nombre de gens, mais parallèlement, ceux-ci devront se faire à l'idée de travailler à des heures « impossibles ». L'ordinateur

rarement de jeter un coup d'œil à cet instrument pour noter l'heure et la durée de nos activités les plus intimes. Dans l'intimité, on a tendance à ne regarder sa montre que pour être sûr de ne pas oublier un devoir ou une contrainte imposée par la société qui nous abrite. Il est rare d'éprouver le besoin de mesurer le temps passé à lire pour son plaisir, à parler avec des amis ou à jouer avec ses enfants... Personne ne tient à connaître l'heure exacte à laquelle il a embrassé son conjoint. Regarder sa montre en faisant la cour à quelqu'un ou en faisant l'amour serait ressenti par son partenaire comme une insulte difficile à oublier. Plus un acte a un caractère intime, moins l'on éprouve le besoin d'en connaître la durée, et moins l'on est d'ailleurs capable d'en estimer cette durée, à posteriori. Kant remarquait assez justement qu'un moment qui a paru court quand on le vivait, apparaît beaucoup plus long en souvenir ; en revanche, lorsque le temps nous a paru long à passer, notre mémoire n'en garde pratiquement aucune



Où voit-on encore des gens assis dans leur jardin ?

travaille en milli-micro ou même en nano secondes. Les principes de programmation, et plus récemment de multi-programmation font qu'ils ne cessent jamais leur activité et sont toujours aptes à partager leur précieux « temps » avec de nombreux utilisateurs éloignés, qui peuvent les consulter à n'importe qu'elle heure et exiger une réponse immédiate. De tels monstres électroniques demandent évidemment d'être surveillés, nourris et servis sans relâche, au mépris des comportements humains habituels en termes de travail et de sommeil. De sorte qu'il font appliquer la loi du temps mécanique industriel à un éventail toujours plus large d'activités humaines.

Loisir et plaisir n'ont pas besoin de montre

Le temps mécanique ne régit pas complètement, bien sûr, nos activités quotidiennes ; il n'est d'ailleurs pas toujours accepté sans réticence. Mais il est vrai que, dans nos sociétés hyper-industrialisées, le port d'une montre est devenu aussi évident que de se vêtir. Il faut pourtant noter qu'il nous arrive

trace.

Tous ceux qui ont mené des recherches sur les budgets-temps — autrement dit la façon dont les gens « dépensent » le temps disponible — se sont rendus compte qu'il était très difficile d'évaluer la part quotidienne dévolue au temps « libre », c'est à dire aux activités indépendantes des devoirs sociaux et que l'on peut rattacher au domaine du loisir.

D'un point de vue subjectif, le règne du temps mécanique englobe, dans nos sociétés, non seulement la durée du travail quotidien et ses temps accessoires (transport aller et retour du travail), mais aussi beaucoup d'autres moments de notre vie éveillée, régis eux aussi par l'horloge sociale. Ce peut être, par exemple, le temps qui s'écoule entre la sonnerie signalant l'arrêt du travail et la sortie effective de l'employé. Que reste-t-il des 24 heures de la journée, après le temps dû au sommeil, ou d'autres besoins purement physiologiques qui comptent moins ? Mis à part, bien sûr, les devoirs familiaux et ménagers (s'occuper des enfants ou de la maison)... Ce qui reste, c'est le temps « libre », au sens le plus strict du terme, c'est à dire non soumis à des obligations. Pendant ce temps là, si nous ne sommes pas dérangés par notre environnement, nous

oublions d'entendre notre horloge intérieure.

Dans nos sociétés, ce dont les gens se plaignent le plus, c'est moins de la durée du travail quotidien que de la rareté ou l'absence totale de moments de loisir dans la vie de tous les jours. Ceci n'est pas exagéré. Dans la majorité des études sur les budgets-temps menées aujourd'hui en Europe, ou dans les pays industrialisés, on trouve un grand nombre de mères de famille avec de petits enfants, qui ont une double journée de travail, à l'usine, au bureau et chez elles. Ces femmes ne peuvent se souvenir d'avoir eu un seul moment de loisir en semaine ; même pas le Dimanche, car elles l'occupent à finir le travail ménager laissé de côté pendant la semaine.

On a fait une découverte intéressante lors d'une enquête internationale lancée au début des années 1970 par l'International Science Council (2) ; elle portait sur les activités quotidiennes de populations urbaines et suburbaines dans des pays aussi variés



que la Bulgarie et la Yougoslavie (niveau moyen de développement), ou que l'Allemagne et les États-Unis (pays hyper-industrialisés).

Qu'a-t-on découvert ? Aussitôt qu'un pays connaissait un réel « décollage » économique, l'organisation des activités quotidiennes des gens, le déroulement journalier de la vie sociale, l'usage que les gens faisaient de leur temps, en un mot leur budget-temps, s'adaptait immédiatement aux besoins de la production industrielle et au temps artificiel qui régit toute société développée. Il y avait ainsi plus de similitudes entre les budgets-temps de la population d'une petite ville industrielle yougoslave (Kazanlik) et ceux des habitants de Jackson (Michigan, États-Unis), influencés par la proximité des usines de Detroit et de Chicago, qu'avec les budgets-temps des paysans yougoslaves de quelque vallée reculée dans les Balkans. Ces derniers conservaient, en effet, des rythmes liés aux modes de vie agricoles traditionnels.

Aussi bien les ouvriers de Kazanlik que ceux de Jackson travaillaient à temps fixes, tiraient un trait entre leur temps de travail et leur temps de loisir, travaillaient loin de leur domicile à l'écart de leur famille et vivaient selon un schéma régi par leurs horaires de

travail hebdomadaire. C'est bien cette caractéristique qui fait que leurs modes de vie sont, en réalité, semblables, même si l'un écoute une vieille radio, pendant que l'autre regarde sa T.V. en couleurs flambant neuve, ou que l'un emprunte un vieux bus folklorique pour aller travailler, tandis que l'autre prend sa voiture pour se ruier dans des embouteillages désespérants. Au delà de ces modalités différentes, c'est bien la même façon d'organiser son temps.

Le temps et l'environnement

En réalité, il paraît très difficile, sinon impossible, d'appliquer le concept de temps mécanique et nos catégories temporelles à des gens qui vivent sans montre et dont la vie est régulée par le lever et le coucher du soleil, ou le changement de saisons. Prenons un exemple :

Un berger est assis sous un arbre pour surveiller son troupeau et sculpte en même temps un morceau de bois comme le lui a appris son grand-père : s'agit-il de travail ou de loisir ? Peut-on lui demander à quelles heures exactement il a conduit son troupeau à l'abreuvoir et quelle heure il est, puisqu'il détermine l'heure d'après le soleil ? Quand a-t-il des moments de loisir, ou des vacances ? Les questions habituelles dans ce genre d'enquête sont, de toute évidence, inadéquates...

On peut pourtant établir quelques comparaisons intéressantes, aussi bien en termes qualitatifs que quantitatifs, entre l'aménagement du temps des sociétés industrielles ou post-industrielles et celui pratiqué dans les sociétés agraires. Mais pour effectuer des rapprochements valables entre des milieux aussi éloignés l'un de l'autre, il faut laisser de côté des catégories trop « typées », telles que travail à heures fixes, travail à la maison contre travail salarié, temps de déplacement vers le lieu de travail, vacances ; tous ces termes n'ont aucun sens en milieu rural traditionnel.

Reste la mesure du temps passé « à l'intérieur » et « à l'extérieur » : c'est la seule catégorie pertinente pour toutes les sociétés, quel que soit leur stade de développement ; ceci ne signifie pas pour autant que le temps passé dans un espace clos, « sous un toit », ou dehors, à ciel ouvert, dépende surtout de facteurs naturels tels que le climat ou les saisons. En effet, depuis les débuts de l'Histoire connue, le développement économique a été caractérisé par le fait que l'homme exerçait un contrôle croissant sur son environnement naturel, et un modelage de cet environnement selon ses besoins. D'où la construction de maisons et le développement d'un mode de vie à l'intérieur, qui apparaît comme l'une des grandes innovations de l'histoire de l'homme.

Cette absence de contingence par rapport à la nature et à son « calendrier » propre s'est considérablement renforcée avec la révolution industrielle : la rapidité avec laquelle l'homme est passé d'un mode de vie de plein air à un mode de vie confiné à l'intérieur en est l'un des signes les plus frappants. Il reste vrai que les gens qui habitent les pays chauds ont plus tendance à vivre dehors que ceux des pays au climat humide et froid.

Mais dans les régions où il n'existe pas de différences climatiques aussi évidentes, le temps passé dehors ou dedans répond à une autre rationalité. Plus un pays s'industrialise, plus les gens s'enferment. Nombre de leurs activités en plein air s'effectuent alors à l'intérieur.

La production industrielle se fait à l'intérieur d'ateliers ou d'usines conçues à cet effet. Même la production agricole perd aujourd'hui de son caractère de plein air : les conducteurs de tracteurs sont enfermés dans des cabines à air conditionné. Poulaillers et porcheries sont progressivement remplacés par une production presque industrielle de volaille ou de porcs : les animaux sont nourris, engraisés et abattus sans avoir posé une patte dans un champ. Quant aux employés préposés à cet élevage, ils sont eux aussi enfermés dans les mêmes conditions.

Nos sociétés urbano-industrielles ont perdu l'usage de la marche. On voyage en vase clos : les masses de gens qui prennent voitures, métro et bus restent d'une certaine façon « à l'intérieur » : ce sont des espaces clos montés sur roues. Où voit-on encore des gens assis dans leur jardin ? Et d'ailleurs qui a encore un jardin ? L'agora, le forum ou la place du marché où nos ancêtres passaient des heures à discuter, marcher ou flâner ont été changés en super-marchés, en halls de conférence, en clubs ou en cafétérias qui en sont l'équivalent en vase clos. On peut ajouter à cette liste les piscines ou les tennis couverts, les stades fermés... La télévision dissuade de marcher même jusqu'au cinéma du coin et le téléphone supprime les visites d'affaires ou d'amitié.

Voilà toutes les raisons pour lesquelles la révolution industrielle, telle que nous la vivons aujourd'hui, a réduit de façon drastique le temps passé dehors au profit d'activités plus confinées, dans un milieu d'ailleurs quelquefois plus confortable.

Cet état de fait suscite pourtant une demande accrue en termes d'activités de plein air, de la part de gens qui en sont de plus en plus frustrés. On crée alors des zones piétonnes pour retrouver le plaisir de la promenade et du lèche-vitrines. On crée des plans d'urbanisme, on essaie de remettre en état des parcs atrophies et des plages souillées, on relance le camping... Les écologistes, longtemps considérés comme des fous ou des idéalistes naïfs sont maintenant reconnus : on les écoute même parfois. Est-ce suffisant ?

Tous les thèmes abordés ici sont liés à l'état actuel du développement industriel et aux modes de vie qui en dépendent.

La nécessité d'y apporter des changements radicaux est évidente. Mais il ne semble pas qu'on puisse introduire de tels changements dans ce domaine simplement en décidant de faire tel ou tel choix. Il faut écarter les solutions simplistes. Il n'est ainsi pas question de restaurer les rythmes imposés par le calendrier ni d'effacer les règles imposées par le temps « mécanique » ; on ne peut revenir en arrière. Le problème ne consiste pas à être pour ou contre l'urbanisation, pour ou contre un mode de vie plus axé sur le plein air. Le problème est d'arriver à un meilleur équilibre entre ces extrêmes, à un développement économique et social, un usage de la nature et de l'environnement plus cohérents. Il faut aussi redéfinir une organisation des budgets-temps des individus qui répartisse mieux les temps quotidiens de travail et de loisir, qui fasse une part plus grande à la vie en plein air, quel que soit le climat, le lieu de travail ou de résidence.

A.S.

(1) « The Use of Time », SZALAI (Ed.), Centre Européen de Coordination, de Recherche et de Documentation en Sciences Sociales, Mouton, La Haye-Paris, 1972, 868 pages.

(2) Enquête intitulée : Multinational Time-Budget Research Project. International Science Council.

Styles de vie et prospective

Aménagement du temps, de la production, de l'espace
Ignacy Sachs

Comment se façonnent nos vies ? Sont-elles déterminées par le fonctionnement de l'économie ? Obéissent-elles à des modes sociaux traduisant l'évolution des coutumes ? Traduisent-elles, au contraire, des projets individuels et collectifs ? On pourrait alors seulement parler de styles de vie et de choix pluralistes. Où se situent alors ces choix ? De quelles marges de liberté effectives et potentielles, disposons-nous ? Comment devons-nous nous organiser pour identifier les options, élargir leur éventail, les rendre compatibles entre elles, de façon à assurer la diversité et articuler les décisions individuelles et collectives qui nous rendront la maîtrise sur nos avenir ? Le concept de style de vie devient la clef de voûte de la prospective sociale, il est la façon la plus synthétique d'aller au vif du fonctionnement de la société civile en mettant l'accent sur l'exercice (ou l'abdication) des choix plutôt que sur leur contenu concret. Cette démarche diffère donc fondamentalement de l'« utopisme », toujours enclin à figer les objectifs et, par là, ouvert aux dangers de totalitarisme culturel.
Ignacy Sachs, économiste, 50 ans, est actuellement Directeur du Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris.

En bonne logique, le « surplus » économique — c'est à dire tout ce qu'une société produit au-delà de la satisfaction de ses besoins fondamentaux — devrait être une mesure de sa liberté économique. Libre à nous de l'affecter aux investissements, à la consommation additionnelle, à la création des réserves, à l'aide au Tiers Monde. Mais nous pouvons aussi songer à limiter ce surplus en réduisant les heures de travail. L'on voit immédiatement que le « surplus » économique et le « surplus » de temps disponible — qui mesurent notre liberté culturelle — sont des vases communicants. Chaque accroissement de la productivité du travail peut donner lieu soit à une augmentation de la masse du surplus, soit à une diminution du volume de travail à produit et salaires

situant entre ces deux extrêmes. Un quart de vie éveillée c'est beaucoup. Mais cela veut dire que trois quart de la vie éveillée s'écoulent en dehors de l'activité professionnelle (2).

Cette chance unique de nous libérer de l'emprise du problème économique sur nos vies semble être à la portée de nos sociétés industrielles, à la double condition de corriger, au passage, les inégalités de partage et de changer de cap. Et pourtant tout se passe comme si nous essayions de poursuivre telle quelle la course à la productivité et au produit, fidèles au principe « plus c'est mieux ». Nous semblons incapables de contrôler l'affectation du surplus soumise à la pesanteur du système institutionnel et éco-



inchangés, (1) et donc à une augmentation du temps pouvant être affecté à des activités non-économiques, celles qui font de l'homme un être humain.

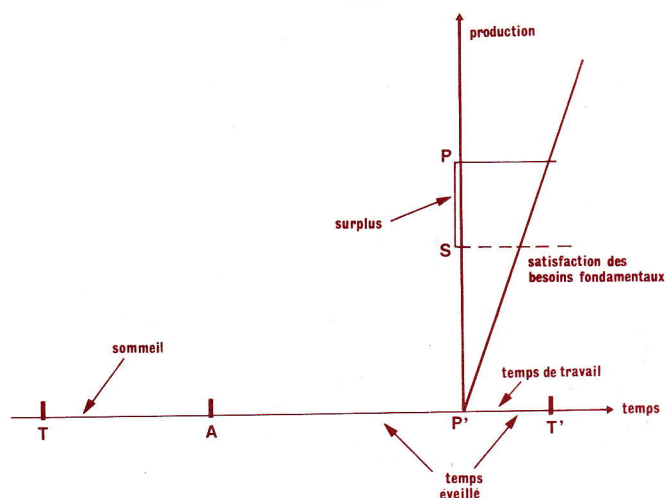
De 1896 à 1976 la productivité horaire du travail en France a décuplé ; de 1936 à 1976 elle a augmenté 3,3 fois. Pourtant la durée hebdomadaire de travail est toujours de 42 heures, sensiblement égale aux 40 heures de 1936 si l'on tient compte de l'allongement des vacances et seulement de 30 % inférieure à la semaine de 56 heures en 1896. Quant à l'amplitude de la journée de travail (l'absence du foyer pour raisons professionnelles) elle se situe en moyenne aux environs de 11 heures, compte tenu du temps nécessaire au déplacement dans les agglomérations. Un manoeuvre de bâtiment vivant 68 ans et travaillant pendant 48 ans au rythme de 2 240 heures annuelles passe au travail plus d'un quart de sa vie éveillée. Il est vrai qu'un instituteur n'aura passé au travail que 47 940 heures. Les autres professions se

nomique ; nous mettons aussi très peu d'invention à concevoir des usages du temps autres que ceux qui résultent du poids du passé vivant, de la tradition dominée par la centralité du temps de travail en fonction duquel tout s'agence, de l'individu à la société, en passant par la famille.

Budgets-temps et structures de consommation

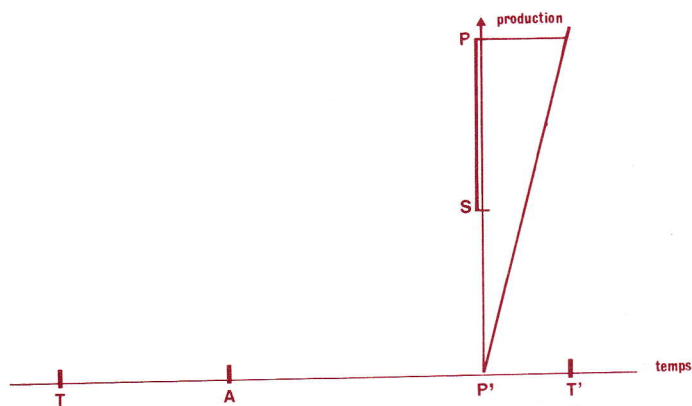
Notre quotidienneté est encore essentiellement celle de *homo faber* même si le travail occupe une place de plus en plus réduite dans nos budgets-temps/vie ; un occidental travaille 8 heures par jour, cinq jours par semaine, 11 mois par année pendant 45 ans sur 75 de sa durée de vie passe au travail, du berceau à la tombe, 3 heures par jour en moyenne (soit moins d'un cinquième du temps éveillé) distribuées d'une façon très inégale et peu satisfaisante sur les différentes périodes de sa vie. Un problème en découle : à supposer que la charge de travail reste la même, comment la répartir au long

FIGURE 1A



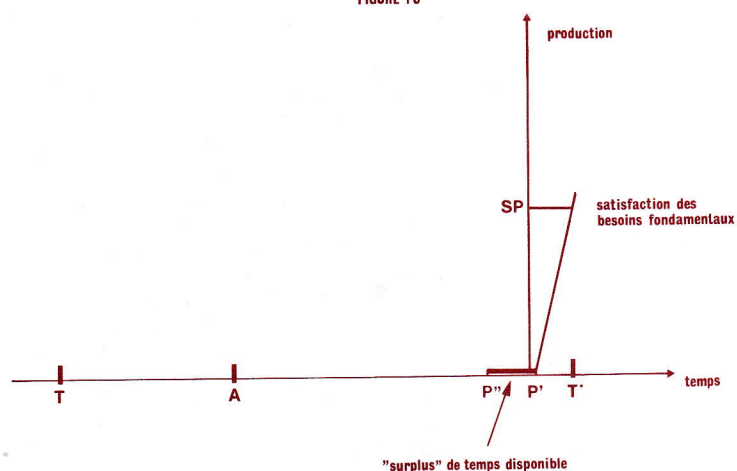
Sur l'axe des abscisses a été portée la somme du temps dont dispose une société au cours d'une année. TA représente le temps de sommeil (1/3), AT' le temps éveillé P'T' le temps de travail (environ 1/4 du temps éveillé). Sur l'axe des ordonnées se trouve la production de biens et services P'P correspondant au temps de travail P'T'. P'S est le "surplus" car P'S correspond au niveau de production satisfaisant les besoins essentiels.

FIGURE 1B



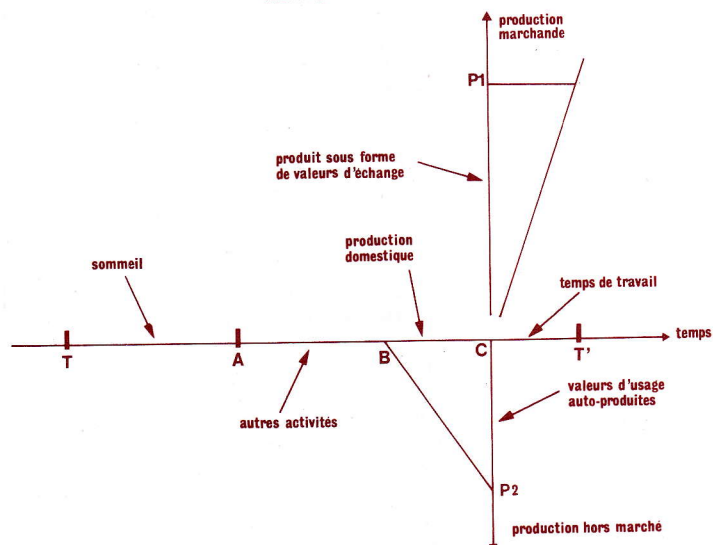
La productivité a augmenté de 1/3 et comme la durée du travail est restée inchangée le surplus a doublé et il constitue la moitié de la production. En d'autres termes la durée de travail pourrait être réduite d'un tiers si l'on se contentait du volume de production antérieur et de la moitié en cas de décision (improbable!) d'éliminer le surplus économique. Le graphique 1C illustre cette dernière hypothèse.

FIGURE 1C



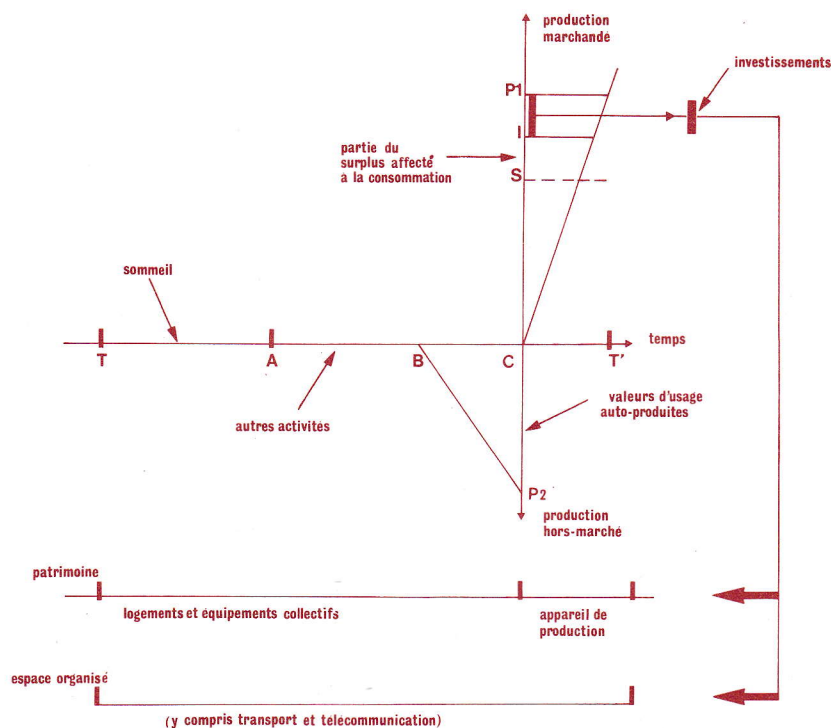
L'axe P'P a été déplacé vers la droite, la production ramenée à P'S et le temps de travail P'T' réduit de moitié. P''P' est le "surplus" de temps disponible gagné dans l'opération.

FIGURE 2



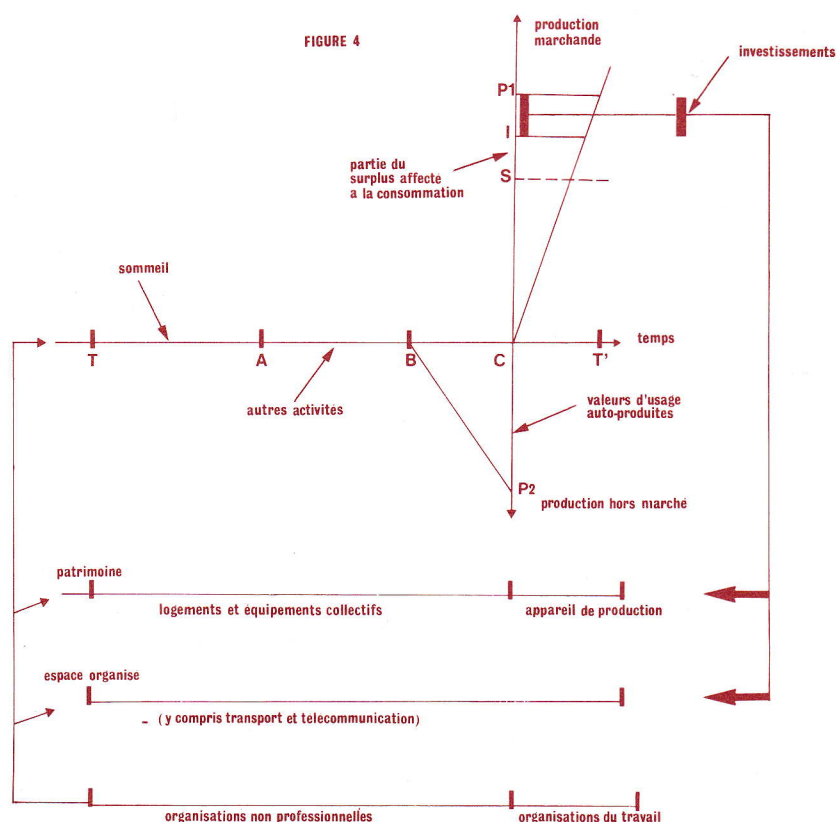
La figure reprend les données de la figure 1 A en faisant intervenir une nouvelle catégorie de temps d'activité domestique dont l'importance peut être jugée au fait que près de 3/5 du travail fourni en France se situe hors marché. L'autoproduction hors marché est égale à CP₂. A l'arbitrage entre le surplus économique et le temps disponible s'ajoute le choix entre les valeurs d'usage produites directement et celles obtenues en passant par le marché. (Tout de qui est autoproduit est par définition valeur d'usage. Par contre, les valeurs d'échange peuvent s'avérer porteuses de fausses valeurs d'usage).

FIGURE 3



Nous supposons que la moitié du surplus P_1I est investie alors que l'autre moitié IS est consommée. Les investissements conditionnent la mise en place de l'appareil de production, des équipements collectifs et des logements ainsi que la création d'espaces organisés et des réseaux de transport. Toute utilisation du temps disponible crée une demande pour les ressources patrimoniales et pour l'espace organisé et par conséquent est soumise aux contraintes de l'appareil de production, du cadre bâti et des données irréversibles de l'occupation du territoire.

FIGURE 4



Notre cadre conceptuel est maintenant complet puisqu'aux trois étages antérieurs (temps et produit; patrimoine; espace organisé) nous avons ajouté un quatrième décisif: le facteur institutionnel, la matrice des décisions qui consistent à lier les trois matériaux - temps disponible, produits, espace - en projets de style de vie.

d'une vie pour éviter les coupures absurdes entre la scolarité, l'activité professionnelle et la retraite ?

Mais, bien entendu, il n'y a aucune raison pour ne pas postuler simultanément une diminution du temps-travail, ce qui ne fait que renforcer l'importance d'un meilleur ordonnancement de nos activités et de la répartition du temps éveillé entre travail professionnel, activités domestiques (auto production des valeurs d'usage et temps de consommation), ludiques, éducationnelles, culturelles, sociales, religieuses, sportives, déplacements; on n'oubliera pas enfin le *farniente* qui, selon les circonstances, est un plaisir ou une malédiction (comme dans le cas du chômeur forcé) (Fig. 2).

« Il existe certainement une forme de la joie de vivre qui vient du fait même de l'existence — une satisfaction purement organique dont certains animaux peuvent jouir tout aussi bien que l'espèce humaine. Mais il y a aussi une autre forme de la joie de vivre — le bonheur, qui semble être particulière aux êtres humains. Il a son origine dans le sens profond que leur vie personnelle est la réalisation de leurs rêves, et que leur vie collective est la réalisation des rêves de l'humanité »

René Dubos Choisir d'être humain

Une analyse plus fine permettrait d'introduire également la catégorie de temps gaspillé, en particulier au niveau de déplacements et de temps-consommation (embouteillages, queues etc.).

Les budgets-temps quotidiens, hebdomadaires, annuels et les budgets-temps/vie rapportés aux différents groupes sociaux, offrent des coupes différentes mais complémentaires, toutes nécessaires à la description de styles de vie. Les usages du temps apparaissent ainsi comme un élément de plus en plus essentiel de la *consommation élargie*, au même titre que les biens et les services obtenus sur le marché, en contre partie du temps-travail et les valeurs d'usage auto-produites. A bien penser, il en devait être ainsi puisque le temps est notre catégorie existentielle fondamentale.

Trois remarques s'imposent ici. Tout d'abord il s'agit d'éliminer dans la mesure du possible les doubles emplois et bien distinguer les temps-consommation des temps-production, cette distinction ne recouvre pas celle de temps-plaisir et de temps-peine (ainsi, le travail peut être une source de plaisir et l'oisiveté une source de peine).

En outre, il faut avoir présent à l'esprit que le temps non utilisé se gaspille irrémédiablement. De tous ces gaspillages, le plus tragique est celui de vies humaines écoulées sans qu'aucune chance de réalisation ne leur soit donnée.

Enfin, il nous faut insister sur l'imbrication complexe entre la consommation des biens et services et celle du temps et ceci d'une double façon. D'une part notre existence dépend de la satisfaction quotidienne de certains besoins matériels, ce qui impose des priorités bien définies dans l'affectation du temps de travail et du temps passé aux activités domestiques, jusqu'à un seuil au-delà duquel apparaissent les marges de liberté potentielles. D'autre part, les usages du temps dépendent de l'accès au patrimoine des logements et des équipements et à l'espace organisé. C'est dire que les marges de choix sont limitées par les investissements réalisés dans le passé. (Fig. 3).



Pieter Bruegel : jeux d'enfants.
Musée d'art et d'histoire de Vienne
(Autriche).

De l'Homo faber à la convivialité

D'une façon générale, nous pouvons dire que les trois matériaux pour façonner les styles de vie sont le temps disponible, le surplus économique et les opportunités spatiales, mesures théoriques de la liberté culturelle, de la liberté économique et de la liberté physique.

Théoriques, mais pas réelles. Nous sommes en effet des aliénés de notre futur, car notre surplus économique est pour l'essentiel hypothéqué par les décisions passées, la logique des investissements en cours et le dynamisme conservateur des institutions centrées sur la seule croissance et non sur la qualité de la vie ; notre temps disponible est soumis aux exigences de la culture de l'homo faber, sanctionné par la tradition et

renforcée par l'effet de démonstration de la consommation matérielle outrancière érigée en finalité suprême ; l'urbanisation accélérée et la progression de l'automobile imposent par exemple un mode d'appropriation de l'espace socialement et écologiquement coûteux et, pour une large part irréversible.

« Le plus grand danger d'une prospérité due à la machine vient de ce que nous vivons pour la première fois à une époque où le confort matériel est accessible à presque tous. Si de ce fait, nous le recherchons non pas en surcroît de satisfactions affectives mais comme leur substitut, nous risquons d'en devenir esclaves ; nous aurons besoin d'un progrès technologique toujours accru pour masquer notre insatisfaction affective et notre malaise ».

Bruno Bettelheim, *Le cœur informé*.

L'enjeu est donc clair : nous nous devons de reconquérir les marges de liberté perdues et

de reprendre en main notre futur en accord avec des choix axiologiques tels que la convivialité, l'égalité, la qualité de la vie, la prudence écologique, le ménagement des ressources et de l'énergie ; et de le faire en laissant les options très largement ouvertes, en assurant le maximum de diversité à tous les niveaux, en rendant à la société civile la faculté de se penser, d'inventer ses futurs pluriels et de s'organiser en vue d'une activité créatrice.

« Plus notre situation présente semble désespérée car nous nous trouvons en face à la fois d'un environnement déséquilibré du point de vue écologique et d'esprits déséquilibrés du point de vue psychologique, plus il est urgent de ne pas perdre espoir : La génération future voit s'ouvrir devant elle un autre choix, le plus ancien pour l'homme celui de s'adonner délibérément aux arts qui font de l'homme un être humain ».

Lewis Mumford, *Les transformations de l'homme*.

Cette reconquête comporte, certes, un effort théorique pour rendre opérationnel le concept de style de vie. Il convient à cette fin d'élargir la théorie de la consommation en y intégrant l'étude de l'aménagement du temps, de reprendre aussi la théorie de la distribution, en allant au delà de la répartition du revenu et en insistant sur l'accès aux ressources et au patrimoine, enfin retrouver l'unité de la planification socio-économique et spatiale.

Mais tous ces efforts seraient vains si nous ne cherchions un principe unificateur dans l'économie institutionnelle (Fig. 4), l'étude des formes d'organisation et des niveaux pertinents d'action, de leur emboîtement et coordination. Si nous voulons dépasser la culture de l'homo faber et lui substituer celle d'une humanité conviviale, l'accent doit être mis sur les organisations non-professionnelles (3), sur les équipements non productifs, sur la capacité de formuler des projets d'utilisation conjointe du temps, des produits et de l'espace au niveau de l'individu, de la famille, du voisinage, du quartier, de la ville et trouver les moyens de les harmoniser au niveau de la région ou de la nation. Cette harmonisation ne serait toutefois possible que par un décloisonnement préalable des institutions par le haut.

Les aménagements du temps, de la production et de l'espace constituent, désormais, trois facettes d'un même processus de façonnage conscient des « styles de vie » au sein d'une société civile qui reprend ses droits, à la fois sur la société économique et la société politique, elle se cherche à travers l'expérimentation sociale à la base, qui pointe ici et là, sous la carapace des institutions établies ; encore timide mais portuese d'avenir, elle mérite ainsi toute notre attention. Identifier et analyser les expériences en cours, en stimuler d'autres de plus en plus nombreuses et variées s'engageant ainsi dans la recherche-animation, nous paraît être la tâche du moment.

I.S.

(1) Figures 1A, 1B, 1C.

(2) Données citées par ADRET, Travailler deux heures par jour, Le Seuil, Paris 1977 et par B. KAPP, repenser le temps de travail, rapport présenté aux Rencontres Européennes de la Qualité de la vie, Paris, octobre 1977.

(3) et, bien entendu, sur l'élargissement des horizons des organisations syndicales.

L'aménagement du temps en France

Claude Paturle

La création, en mai 1976, d'une Mission pour l'Aménagement du Temps au sein du Ministère de la qualité de la vie et plusieurs actions menées depuis prouvent l'intérêt que l'État porte désormais en France à l'aménagement du temps. Divers signes montrent que la société française en fait aussi l'une de ses préoccupations actuelles : l'aménagement du temps de travail était en effet l'un des thèmes des 4^e Assises Nationales du C.N.P.F. (1). Les premières Rencontres Européennes du Cadre de vie (Paris, décembre 1977) ont aussi consacré une journée à l'étude des « rythmes de la vie quotidienne ». De leur côté, les municipalités commencent à chercher des stratégies locales, 20 ans après que des précurseurs aient ouvert la voie de l'aménagement volontaire du « temps ».

Claude Paturle, 29 ans, sociologue chargée de recherches pour la préparation des Rencontres Européennes du Cadre de vie (décembre 1977) fait le point des diverses tentatives françaises dans ce domaine. Elle est l'auteur d'une analyse de l'aménagement du temps en milieu urbain, en France : « Le temps de l'aménagement » (1977).



Il ne faut pas voir l'aménagement du temps comme le résultat d'une réflexion et d'une recherche a priori sur le temps.

Le thème de l'aménagement du temps a été popularisé par Jacques de Chalendar à travers ses deux livres successifs : « L'aménagement du temps » publié en 1971, et « Prendre le temps de vivre », écrit en collaboration avec Philippe Lamour en 1974. Ces deux ouvrages traduisaient une préoccupation des pouvoirs publics à cette date : en effet, J. de Chalendar animait parallèlement, de 1972 à 1974, deux groupes de travail, chargés d'étudier des mesures concrètes en termes d'aménagement du temps.

L'aménagement du temps tel qu'il existe actuellement cherche encore sa propre logique : l'on doit chercher l'origine de ce regroupement de préoccupations parfois hétéroclites, parfois contradictoires dans l'évolution de ce thème, même si elle ne remonte qu'à une vingtaine d'années. Il y a vingt ans naissait en effet l'aménagement du temps chez des responsables municipaux aussi bien que chez des chefs d'entreprises...

La première campagne en faveur d'une action directe et volontaire sur les horaires (nous parlons ici de leurs limites et non de la durée) remonte aux années 1958-1961, lorsque les milieux d'affaires ont soulevé le problème des « pointes » et dénoncé la synchronisation des activités dans le temps : celle-ci entraîne un déséquilibre dans les transports et dans la production d'énergie où il faut prévoir des investissements coûteux, alors qu'un meilleur étalement de la demande permettrait l'utilisation plus rationnelle, donc plus rentable, des équipements.

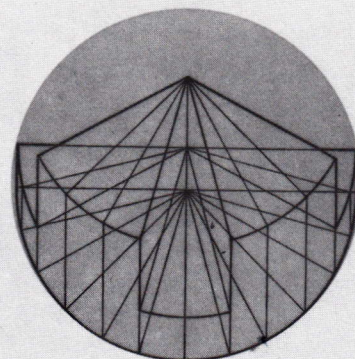
Le ministère des Travaux Publics et des Transports a alors (2) créé le Comité National pour l'Aménagement des Horaires de Travail (le C.N.A.T.), à l'actif duquel il faut inscrire le « tarif vert » d'E.D.F. — qui a entraîné une baisse de 5 % de la consommation d'électricité aux moments de forte demande —, l'instauration de la journée continue et des deux jours de repos en fin de semaine, ainsi que plusieurs expériences de décalage des horaires.

Dans la Région Parisienne, des groupements interprofessionnels se sont organisés par zones géographiques pour décaler les horaires d'une entreprise par rapport aux autres ; certaines villes comme Dijon, Metz, Strasbourg, désynchronisaient elles aussi les heures de travail des écoliers, des employés du secteur public et des salariés de l'industrie. Dijon aurait ainsi économisé 350 millions de francs sur ses investissements dans les transports.

En 1966, le District de la Région Parisienne crée le C.A.T.R.A.L. (Comité pour l'Étude de l'Aménagement des Horaires de Travail et des Temps de Loisirs dans la Région Parisienne). Au départ, cette association était chargée d'étudier et d'organiser plus systématiquement les décalages horaires quotidiens qui permettraient de faire face à l'aggravation des encombrements dans les transports parisiens ; parallèlement, elle lance des actions pour l'étalement des congés annuels. Bien que le CATRAL n'ait eu d'autre moyen que la concertation et la persuasion pour inciter les entreprises à changer leurs horaires, il réussit à obtenir un écrêtement des pointes du soir dans le métro (évalué à 5 % en 1969).

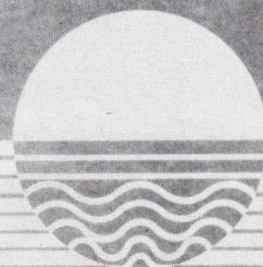
Si le type de mesures proposées alors n'est pas très original, et s'il fait presque exclusivement la chasse à la « pointe », du moins amorce-t-il un virage intéressant.

L'HORAIRE VARIABLE OU LIBRE



LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

rapport sur
l'aménagement
du temps



ENVIRONNEMENT

Il prépare les mentalités à l'idée que les horaires de travail peuvent faire l'objet d'un choix par les individus eux-mêmes.

Le temps : une « toile de fond » neutre ?

Cette possibilité est donnée par « l'horaire variable » qui permet l'assouplissement et la personnalisation du temps. En adoptant cette nouvelle formule, déjà expérimentée en Allemagne et en Suisse, et reprise en France vers 1971, l'aménagement du temps prend un tournant, qui se traduit d'abord par un regain d'intérêt.

À côté du CATRAL qui poursuit ses actions dans le sens d'un meilleur étalement des horaires, des vacances, mais aussi des congés hebdomadaires et qui étend ses préoccupations à l'horaire variable pour le faire connaître et en mesurer l'impact ou les difficultés, de nouvelles instances s'intéressent à l'aménagement du temps. Deux groupes d'étude créés par l'État se sont réunis, en 1972 et en 1974, pour faire le point sur les modalités d'application de l'horaire variable. Des cabinets privés se proposent de conseiller les entreprises pour la mise en place de ces mesures.

En même temps, les objectifs se diversifient : aux besoins de la collectivité s'ajoutent des préoccupations plus globales, qui concernent davantage la qualité de la vie des

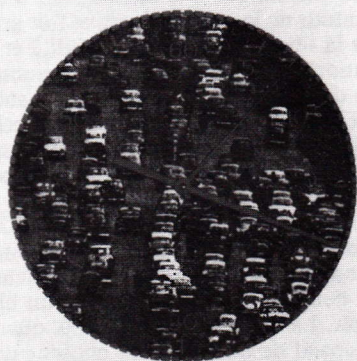
Prendre le temps de vivre

TRAVAIL, VACANCES ET RETRAITE
A LA CARTE

PHILIPPE LAMOUR
JACQUES DE CHALENDAR

SEUIL

Jacques de Chalendar



L'AMÉNAGEMENT DU TEMPS

Desclée De Brouwer

individus. L'objet de l'aménagement a lui-même évolué : lorsqu'il ne s'agissait que de désynchronisation, le temps était appréhendé comme toile de fond neutre et homogène, dimension comparable à l'espace, sur laquelle se répartissent les activités. Mais l'analyse porte maintenant sur les caractéristiques du temps social, du temps vécu ; étudié au niveau de la vie de chacun, il retrouve une valeur subjective, la prise en compte des budgets-temps, c'est-à-dire de la chronologie et de la répartition des différentes composantes dans une durée donnée.

A partir de cette époque, l'aménagement du temps cherche alors sa propre logique pour répondre à une diversité de revendications — moins d'encombrements, choix personnels, amélioration des conditions de travail et de vie, augmentation des loisirs...

Les actions menées à ce jour

Le « Rapport Labrusse », préparé par un groupe interministériel, lancé à l'initiative de l'État en 1975 (3) est marqué par la volonté de l'État de faire passer l'aménagement du temps dans le domaine des réalités : l'objectif était de faire des propositions concrètes et efficaces.

Aujourd'hui, des actions sont menées dans trois directions principales :

— l'étalement

— l'assouplissement du temps de travail

— l'animation en milieu urbain

Le premier type d'actions répond aux besoins des horaires de la collectivité et vise, avant tout, l'étalement. Au niveau de la journée, le CATRAL poursuit ses études pour la Région Ile de France ; mais on peut penser que le développement de l'horaire variable résoudra de lui-même le problème, même s'il donne des résultats moins prévisibles, puisque chacun peut choisir, chaque jour, ses horaires de travail. Les efforts les plus importants portent sur l'étalement des vacances ; pour l'été 1977, la mission pour l'Aménagement du Temps a obtenu que les dates de congé soient avancées dans l'industrie automobile ; elle négocie à nouveau avec les entreprises, en vue d'équilibrer les départs entre juillet et août 1978. Tâche urgente pour les Pouvoirs Publics qui, malgré des opérations de régulation de la circulation comme « Bison Futé » (été 1977) ne pourront plus faire face à la bousculade des départs. 1978 s'annonce, de ce point de vue, comme une année à problèmes.

Le second type de mesures concerne plus directement l'organisation interne de l'entreprise et rejoint les actions pour l'amélioration des conditions de travail. Elles consistent à atténuer certaines contraintes temporelles, en particulier la fixité des horaires et l'uniformité des durées de travail.

Vacances ou retraite « à la carte »

Il est probable qu'on aille vers une extension de l'horaire variable dont bénéficient déjà bon nombre d'employés ; des exemples montrent que son application est possible dans la production industrielle et avec de grandes marges de choix. D'autres assouplissements existent, tels que la semaine souple qui permet de contracter la durée de travail pour libérer une demi-journée en fin de semaine, ou le mercredi pour les mères de famille.

Les « vacances à la carte » sont encore rares, mais il existe déjà des cas où l'on peut les prendre à tout moment de l'année, ou même les fractionner. Le travail à temps partiel se développe très lentement, mais des facilités commencent à être offertes aux mères de famille. Enfin, on a soulevé la question de la fin de carrière pour étudier la mise à la retraite progressive.

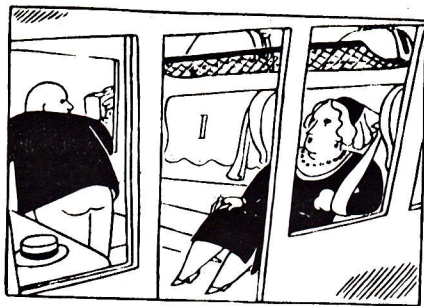
Plus récemment, l'Aménagement du Temps s'est tourné vers l'animation sociale. Ce glissement est surtout sensible dans les quatorze villes pilotes où ont été créés des Comités locaux d'Aménagement du Temps (C.L.A.T.). Ces villes moyennes n'ont pas à faire face à de gros problèmes d'encombrement et elles se préoccupent plutôt de rentabiliser les équipements existants, en les ouvrant plus longtemps au public, où en l'incitant à les fréquenter. A ce niveau, les objectifs de l'aménagement du temps rejoignent ceux de l'aménagement de l'espace pour répondre aux besoins de la politique urbaine.

Une nouvelle science ? Pas encore...

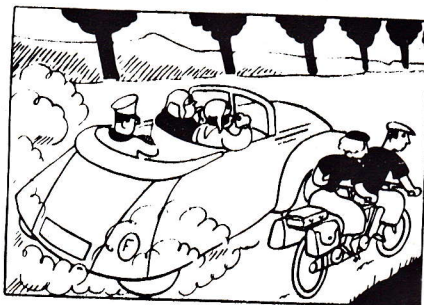
L'histoire montre que l'aménagement du temps n'est pas né d'une réflexion ou d'une recherche à priori, mais qu'il a progressivement regroupé, sous un même chapeau, des mesures volontaires, dont le principal point commun était de porter sur la dimension temps.

On ne trouve pas dans les pays voisins — qui mènent pourtant le même type d'actions — l'équivalent de l'Aménagement du

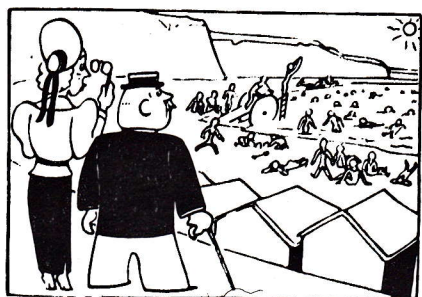
MEFAITS DES VACANCES PAYEES



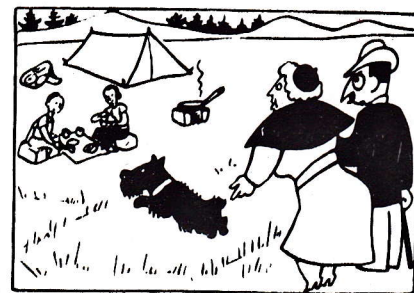
- Les wagons de troisième classe sont bondés !
- C'est intolérable ! Tous ces gens en congé payé surchargent dangereusement les trains !



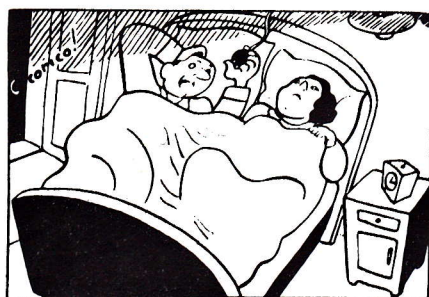
— Quelle peste, ces vacances populaires ! Tu sens celle-là comme elle empoisonne la route avec son parfum bon marché ?



— Oh ! Horreur ! Impossible de rester ici ! Ils se baignent dans notre océan, ils respirent notre air et se font brunir par notre soleil !



— Kiki, n'approche pas ces individus, tu vas attraper des puces !



— Je n'y comprends rien ! Le coq chante bien avant le lever du jour.

— Parbleu ! Tu penses bien que ces salopards ne vont pas à travers le pays sans propager leurs idées de désordre !



— Tu vois ! Je te le disais : à vouloir prendre des vacances parmi ces gens aux idées rouges, on risque d'être l'objet d'une pénible confusion !

COMMENT ON PRÉPARE L'ÉTALEMENT DES VACANCES POUR 1965

La Nación
24.3.64

Unes expériences limitées ont été effectuées en 1962 : les cinq académies méridionales de Grenoble, Montpellier, Aix, Toulouse et Bordeaux, étaient en vacances, le 8 juillet, soit le lieu du 1er juillet, pour tout le monde.

Les résultats avaient été frustrants, puisque la « pointe d'aout » était tombée de 60 à

Une expérience limitée avait été entreprise en 1962 : les cinq académies méridionales de Grenoble, Montpellier, Aix, Toulouse et Bordeaux, étaient en vacances le 8 juillet au lieu de le 1er juillet pour tout le monde. Les résultats avaient été encourageants, puisque la « pointe août » était tombée de 66 à 35 %, 1969.

Enfin, les petites entreprises travaillent pour les grosses : c'est ce qui se passe dans un rayon de 300 km autour de Paris, et pour synchroniser les commandes on synchronise les fermetures.

L'été 1982, l'expérience de la fermeture en juillet a été pratiquée par deux grosses firmes automobiles. Les résultats ont été assez satisfaisants, mais il semble qu'il y ait un problème particulier à l'industrie automobile : les usines avaient un

Incitations

Inciter les entreprises par exemple à étudier le problème du roulement : un nouveau rapport de la Chambre de commerce de Paris souligne que la concentration des congés est en fait entraine de graves inconvénients pour l'économie. C'est ainsi que le niveau de l'activité industrielle, calculé sur la base 100 pour la moyenne de l'année, est descendu en août, à

Enfin une meilleure publicité sur les prix pourrait également détourner les vacanciers du mois d'août : sait-on assez que tout est plus cher en août. En Bretagne la même villa louée 3.500 F en août, vaut 800 F en juin.

(3) « ment
teur «
Jarro
Com

Rapport sur l'
ation Française
du Cabinet du M
(t) et Serge An
ité de l'Environ

Aménagement
1976 M. Berna
Ministère de la C
toine, Secrétaire
nnement, ont é

du Temps », Dominique
ard Magniny, di
Qualité de la vie
e général du H
té à l'origine d

ocu-
irec-
(A.
Haut
e ce

*La France vote en 1936
une loi sur les congés payés...
Dubosc la caricature.*

- (1) Centre National du Patronat Français.
- (2) en 1961.
- (3) « Rapport sur l'Aménagement du Temps », Documentation Française, 1976 M. Bernard Magniny, directeur du Cabinet du Ministère de la Qualité de la vie (A. Jarrot) et Serge Antoine, Secrétaire général du Haut Comité de l'Environnement, ont été à l'origine de ce groupe.



Des villes pilotes pour l'aménagement du temps

Karol Sachs



Quatorze villes françaises mènent depuis 1976 des expériences d'aménagement du temps. Lutter contre les encombrements dus au trafic urbain, assurer de meilleurs services, réduire le gaspillage, notamment au niveau de l'utilisation des équipements collectifs et permettre la « convivialité » au niveau de la ville..., tels étaient les objectifs initiaux de cette politique lancée par Serge Antoine, Secrétaire Général du Haut Comité de l'Environnement et Bernard Magniny, directeur de Cabinet de M. Jarrot, Ministre de la Qualité de la Vie. Karol Sachs, 26 ans, urbaniste, suit, depuis 1976, dans le cadre de la Mission pour l'Aménagement du Temps, cette expérience unique en Europe et dresse un premier bilan de cette tentative.

Depuis 1976, en France, quatorze villes (1) ont engagé des expériences d'aménagement du temps. Dans chacune de ces villes, au niveau de l'agglomération, l'action est conçue et menée par la municipalité en concertation avec des représentants des milieux socio-économiques et avec l'appui technique de l'État.

A l'origine de cette action (2), on a estimé que l'aménagement du temps constituait un élément indispensable pour une meilleure planification et une gestion convenable de l'espace urbain ; on a d'autre part décidé que chaque collectivité ayant ses problèmes particuliers, il était nécessaire de décentraliser l'action.

Aujourd'hui, à peine deux ans après (intervalle coupé par un an d'élections municipales et ses suites), l'aménagement du temps constitue-t-il un élément d'une politique municipale ? Quels en sont les effets sur la qualité de la vie des citoyens ? Les premières études ont mis en évidence trois types de problèmes :

- 1) l'existence de pointes, parfois très accentuées au niveau de la circulation urbaine ;
- 2) l'inadaptation aux besoins de la population des horaires de fonctionnement des activités des services ;
- 3) la sous-utilisation, souvent très importante, des équipements collectifs ;

Réduire le gaspillage

Deux domaines d'action intéressent une meilleure utilisation des équipements existants et une réduction du temps perdu :

- l'aménagement des horaires des activités pour améliorer la circulation urbaine ;
- une meilleure coordination des horaires des activités de services ;

Le phénomène de « pointes » de circulation constitue, aux yeux des élus et de la population, une priorité. La population espère

réduire son temps quotidien du transport et atténuer sa pénibilité. Les élus eux, y voient un moyen pour réduire le déficit du transport en commun ; les pointes de circulation sont en effet dues essentiellement au mauvais aménagement du temps de travail, qui crée une situation bien connue de la majorité des villes, où l'ensemble des équipements de transport est dimensionné pour desservir les usagers une ou deux heures par jour. Pour y remédier, plusieurs solutions sont préconisées, comme par exemple :

- l'établissement d'un plan de désynchronisation des horaires entre les usines, et si celle-ci est importante, entre les différents départements d'une même usine ; ou enfin entre les différentes activités, en décalant les horaires scolaires par rapport à ceux des entreprises ;

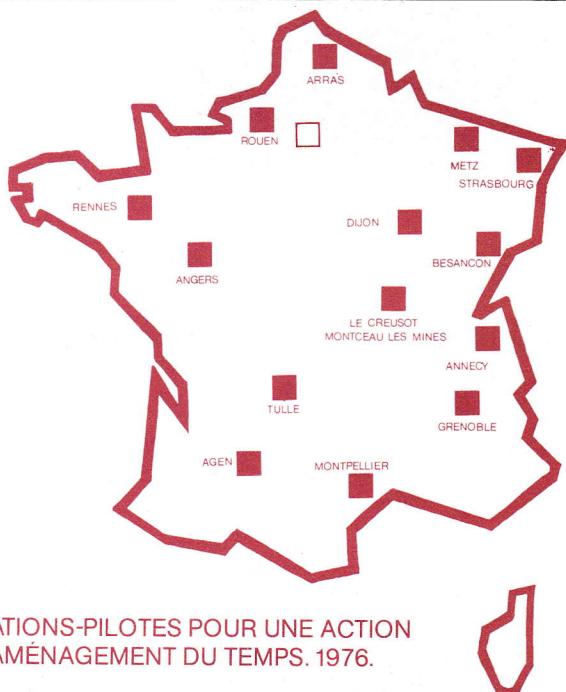
- le lancement d'études portant sur la synchronisation entre les différents modes de transport en commun. Une ville moyenne, en France, est généralement desservie par les transports en commun urbains, par les transports départementaux et par les chemins de fer nationaux. Ajoutons à cela les ramassages pratiqués par certaines entreprises et par les écoles et nous pouvons aisément imaginer que l'aménagement de correspondances pourra nettement améliorer la qualité et la rapidité des transports pour une partie des salariés venant quotidiennement en ville.

La formule la plus souhaitable pour résoudre les problèmes de circulation est probablement la généralisation du temps de travail personnalisé, par exemple sous forme d'horaire variable. L'individualisation des horaires de travail, intéressante pour la collectivité, permet d'abord aux salariés de trouver un créneau de temps leur permettant d'arriver au lieu de travail sans trop d'encombrements. Mais l'introduction de

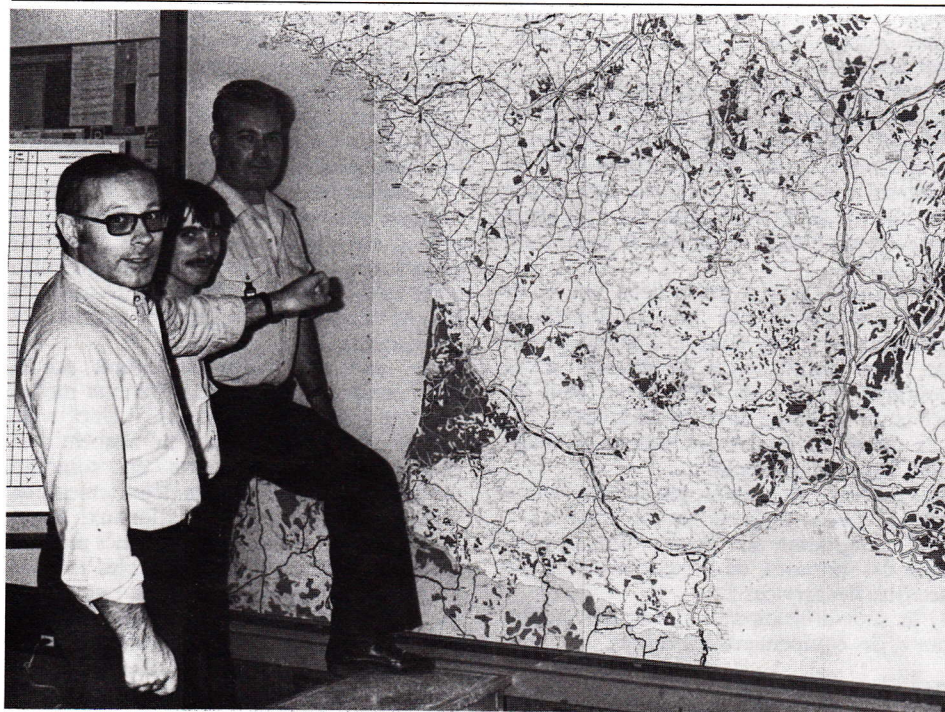
Les structures d'actions en aménagement du temps

A la suite du lancement de l'opération en mars 1976 par le Conseil des Ministres, deux structures ont été créées au niveau national : — le Groupe Interministériel pour l'Aménagement du Temps, dont la mission essentielle est la coordination des actions des différentes administrations dans ce domaine ; — la Mission pour l'Aménagement du Temps, au sein du Ministère chargé de l'environnement. Elle est chargée de mener les actions d'aménagement du temps au niveau national (étalement des vacances par exemple) et fournit un appui technique aux villes engagées dans les actions locales.

Au niveau de la ville ou de l'agglomération, l'action est définie et conduite par le Groupe Local pour l'Aménagement du Temps, présidé par le Maire et composé des principaux responsables et acteurs de la collectivité : (notamment les élus, les représentants de l'administration, les Chambres Consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers et parfois la Chambre d'Agriculture), des organisations patronales, syndicales et des associations de citoyens. Depuis 1978, la Mission fait partie de la Délégation à la Qualité de la Vie



VILLES ET AGGLOMÉRATIONS-PILOTES POUR UNE ACTION DÉCENTRALISÉE D'AMÉNAGEMENT DU TEMPS. 1976.



Michel Peuchmaurd est responsable de la Mission pour l'Aménagement du temps, depuis sa création au printemps 1976. Diplômé des Sciences Politiques, il a été Secrétaire Général du Conseil National des Économies Régionales et de la Productivité (C.N.E.R.P.) et s'est occupé d'une Ville Nouvelle

en région parisienne. On le voit ici, à gauche sur la photo, avec des responsables du Centre national d'information routière. Ce centre repère la circulation routière sur l'ensemble de la France et informe les usagers, par radio, sur les difficultés à éviter.



Le succès du Centre Georges-Pompidou, à Paris, ouvert le soir montre bien qu'une ouverture plus large des équipements culturels correspond à un besoin.

l'horaire variable a des prolongements dans d'autres secteurs que dans celui de transport (rapports sur le lieu de travail, répartition des tâches à l'intérieur de l'entreprise, etc.) ; en conséquence la généralisation du système doit s'inscrire dans le cadre d'un projet social plus global, aussi bien au niveau de l'agglomération que de l'entreprise elle-même. Mais d'une manière plus globale, les propositions d'action visent la réduction des gaspillages d'énergie, d'espace et de temps, et s'attachent à la revalorisation du temps « libre », notamment par une meilleure utilisation des équipements collectifs et une mise en valeur des potentialités culturelles et climatiques de la région.

Un autre exemple des actions menées dans les villes pilotes et s'inscrivant dans la politique de la lutte contre le gaspillage, plus particulièrement du gaspillage du temps, est l'aménagement des heures d'ouverture des guichets des administrations. Il s'agit d'assurer l'accueil en dehors des heures de travail habituelles de la population active de la cité et même de la région. En effet, que ce soit dans les administrations, dans les banques, dans de nombreux équipements collectifs (musées, bibliothèques...) et, de plus en plus souvent, dans le commerce, les heures et les jours d'ouverture sont fonction des



heures de travail du personnel, qui désire qu'elles ne diffèrent pas de celles pratiquées par la majorité de la population active. Ainsi on s'achemine inévitablement vers une situation où le secteur des services cesse de remplir sa fonction dans la mesure où ses heures d'ouverture le rendent difficilement accessible.

Quelques jours par an

Mais peut-on postuler à la fois une liberté dans l'organisation des rythmes de vie et astreindre une partie de la population active à travailler à des heures mal commodes ? Le paradoxe n'est qu'apparent. En effet, il n'y a pas de commune mesure entre le nombre de travailleurs ayant des heures de travail « normales » et ceux qui sont censés travailler pendant que les autres se reposent. De plus, l'expérience le démontre, c'est, avant tout, un problème d'organisation : quand on fixe de nouveaux horaires d'accueil dans les services administratifs, il ne s'agit pas de demander à tous les fonctionnaires de changer leurs horaires de travail. Cette mesure concerne, au grand maximum, 10 % des agents, pendant une ou deux journées par semaine. Une organisation du travail judicieuse, une nouvelle redistribution des tâches à l'intérieur du service, permettraient donc de réduire à quelques jours par an la servitude des horaires inhabituels pour chaque salarié de l'administration concernée. En outre, le développement souhaitable du travail à temps partiel ouvre de nouvelles possibilités pour organiser le fonctionne-

ment des équipements de manière plus satisfaisante pour la majorité de la population. Il n'est pas nécessaire de décider à priori pour chaque individu, mais de lever les obstacles empêchant d'employer des salariés à temps partiel. Cette formule correspond en effet aux désirs d'un nombre croissant d'employés ; elle facilite le fonctionnement des équipements collectifs et la mise en place des actions d'animation dans tous les domaines de la vie culturelle et sociale.

La revalorisation du temps « libre ».

La lutte contre le gaspillage a pour principal objectif la réduction du temps perdu et l'assouplissement des contraintes. Ce temps « libre » disponible, il faut le mettre en valeur en offrant aux citoyens la possibilité de pratiquer les activités de loisirs les plus diverses. C'est au niveau des collectivités locales que doit se jouer une telle politique : la commune est, en effet, le propriétaire ou le copropriétaire d'une grande partie des équipements collectifs, qu'ils soient sportifs, éducatifs ou culturels. Une étude des budgets-temps de ces équipements montre qu'il existe de larges plages de sous emploi, dues, en grande partie à la spécialisation excessive, au statut de la propriété, aux systèmes d'assurances et à la rigidité dans la gestion du personnel, aux horaires et jours d'ouverture inadaptés aux utilisateurs potentiels.

Les anomalies dans ce domaine sont nombreuses et parfois surprenantes. Ainsi, par exemple, dans trois villes pilotes, les piscines sont restées fermées au mois d'août,

faute de personnel, parti en congé. Plus généralement, la majorité des équipements scolaires est fermée à partir de 17 heures, une journée et demie par semaine et 16 semaines par an. Les musées, les bibliothèques n'ouvrent bien souvent que jusqu'à 17 h ou 17 h 30, c'est à dire dans les plages du temps où la majorité de la population n'est pas disponible. Voilà quelques exemples d'une sous utilisation des équipements collectifs, qu'on pourrait multiplier à l'infini. Les actions menées par les villes-pilotes dans ce domaine visent d'une part à obtenir une plus grande « banalisation » des équipements scolaires et, d'autre part, la modification du système de fonctionnement des établissements appartenant à la commune : par exemple une salle de spectacle ou un musée. Les prolongements de ces actions vont au delà du domaine de l'aménagement du temps. En effet, l'ouverture en soirée des équipements éducatifs favorise le développement de la vie associative, modifie les rapports entre les élèves et l'école... Une ouverture accrue des musées appelle une redéfinition du rôle et de la place de ceux-ci dans la cité et entraîne la mise en place de programmes d'animation...

Il y a dans les villes des moments où la quasi totalité des équipements restent fermés, malgré le fait qu'une grande partie de la population demeure sur place. Ce phénomène apparaît de manière plus frappante en été, où tous les équipements scolaires, universitaires et, parfois sportifs et culturels,

sont fermés. C'est pourtant la période où l'ensemble de la population et plus spécialement les jeunes disposent de plus de temps libre par rapport aux autres périodes de l'année. Promouvoir une politique d'animation en été (par exemple sous forme d'opération « vacances pour ceux qui restent ») constitue l'exemple d'une action d'aménagement du temps pour l'ensemble de l'agglomération. Au delà, on peut recher-

cher une meilleure utilisation des potentialités d'une région. Pour profiter au maximum des équipements collectifs, touristiques, mais aussi des facteurs climatiques, on peut tenter d'instaurer un changement dans les rythmes de vie selon les saisons. L'exemple de Montpellier illustre cette démarche qui pourrait être étendue à d'autres villes côtières, mais aussi aux régions montagneuses en hiver.

DIJON : Ville pilote pour l'aménagement du temps.

Les actions locales d'aménagement du temps lancées par la ville de Dijon correspondent à une politique d'ensemble visant d'une part « à transformer le temps perdu en temps libre » par réduction des attentes et des encombrements et, d'autre part, « à transformer le temps libre en bon temps », par une meilleure utilisation des équipements collectifs notamment.

C'est dans cet esprit que la ville de Dijon a lancé une série d'opérations visant à améliorer la qualité des rythmes de vie quotidiennes des Dijonnais.

Trois actions ont été développées dans ce sens en 1977 :

L'achat d'un bus « Aménagement du Temps »

Cette décision correspondait au souci de promouvoir des formules destinées à utiliser plus largement les bus durant les heures creuses, comme ce fut le cas de la « Zone d'Industrialisation » Sud.

Cette zone n'était desservie par les transports en commun que durant les heures traditionnelles d'embauche ou de sortie. Tout assouplissement des horaires de travail butait sur les « plages » trop étroites de desserte par les transports en commun et, réciproquement, tout élargissement de ces heures de desserte posait la question de l'assouplissement des horaires de travail. La mise à l'essai d'une desserte en dehors des heures traditionnelles par le bus « Aménagement du Temps » durant 4 mois a permis de débloquent une situation qui était à l'origine d'embouteillages importants. Cet essai concluant a amené la municipalité à prendre le relais en mettant en place une desserte régulière par les transports en commun.

« Opérations vacances pour ceux qui restent ».

Cette action, mise en œuvre durant le mois d'août 1977, était destinée à offrir à tous les Dijonnais qui n'étaient pas en vacances à cette date une carte de 15 Frs, donnant droit

à des activités particulières sur trois thèmes :

Connaissance de votre ville :

- aux visites guidées du centre ville et des églises
- aux concerts carillons
- aux expositions
- à une visite de la base aérienne.

Sports et Loisirs :

- à une entrée à la piscine
- à une promenade en voilier
- à une séance de tir
- à une leçon de tennis
- à une promenade pique-nique.

Culture :

- à une visite aux musées
- à une réduction de 5 frs sur toutes les manifestations de l'Estivade.

Cette action a montré que les activités axées sur la connaissance de la ville avaient connu un grand succès et que les activités sportives gagnaient à être plus homogènes.

Le succès remporté par cette action qui se traduit d'avantage en termes d'animation qu'en termes financiers, laisse à penser que l'expérience sera renouvelée durant l'été 1978.

Harmonisation des horaires de l'Administration.

De la fréquence des visites à la Mairie entre 12 h et 14 h, il ressortait que de nombreuses démarches s'effectuaient à cette heure. L'administration a reporté à 12 h 40 l'heure de fermeture de ses guichets et avancé à 13 h 30 celle de leur ouverture. Le fait que les banques se soient alignées sur ce nouvel horaire traduit l'influence de cette mesure sur le rythme de vie de la population.

Signalons également l'action engagée avec l'appui de l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail pour introduire au niveau d'un projet de zone industrielle les préoccupations d'aménagement du temps. Ce souci se traduit par l'installation d'un centre de services et une conception particulière des procédés de fabrication.



Trop d'administrations « porte close »...

Une promesse pour l'avenir ?

Les exemples d'actions que nous venons de signaler ne constituent qu'un premier pas vers l'intégralité de l'aménagement du temps dans la gestion urbaine. Car — et c'est peut être la seule conclusion qu'on puisse en tirer, l'aménagement du temps n'est pas un domaine en soi, mais beaucoup plus une préoccupation permanente qu'il faut intégrer à l'ensemble des politiques municipales. Comment séparer en effet une action sur les horaires de travail visant à faciliter la circulation urbaine, d'une politique globale de développement des transports en commun qui englobe d'autres aspects tels que les tracés de parcours, les choix technologiques, la politique de tarification, etc... ? Comment séparer les actions visant à une meilleure utilisation des équipements collectifs, de la politique culturelle de la municipalité, sans introduire la stratégie du temps au niveau de la planification et de la gestion urbaine d'ensemble ? Ainsi pour la lutte contre les causes structurelles du gaspillage économique, on peut systématiser des actions au niveau des transports pour l'ensemble des villes de plus de 100 000 habitants. En ce qui concerne une meilleure utilisation des équipements, la dimension aménagement du temps devrait être systématiquement intégrée dans toutes les Chartes Culturelles, passées entre l'État et les Collectivités Locales (2).

L'aménagement du temps, en tant qu'instrument de la politique municipale permet-

trait de réduire les gaspillages d'énergie, limiterait certains investissements (notamment en termes d'infrastructure de transport) et par là, les atteintes à l'environnement naturel et construit. La généralisation de cette politique constitue en soi une perspective d'avenir.

Une participation active, clef de la réussite

Les actions d'aménagement du temps touchent nécessairement à l'organisation de notre vie quotidienne, à nos habitudes sociales et individuelles. Il est donc nécessaire de déclencher un processus de concertation et de participation de la population à la réalisation de cette politique. Une concertation entre les acteurs de la vie socio-économique de la cité (3) est indispensable : en effet les actions engagées concernent plusieurs domaines gérés jusqu'à maintenant sans aucune coordination, voire parfois de manière contradictoire. L'aménagement du temps vise l'amélioration de la qualité de la vie des habitants et, une fois traduit en actions concrètes, il engage les citadins à y participer. Cet aspect participatif de l'aménagement du temps semble le plus prometteur pour l'avenir.

Temps et espace

L'aménagement du temps, au niveau d'une agglomération, apparaît comme une politi-

que complémentaire de l'aménagement de l'espace. Pour tirer le meilleur parti de l'espace disponible, il ne suffit pas de s'interroger sur le mode et le contenu de son aménagement, il faut aussi s'inquiéter des utilisateurs potentiels, des périodes et des rythmes de son utilisation.

Une réflexion simultanée sur l'espace et le temps permettrait de redéfinir les projets d'investissements en fonction des besoins réels de la population.

Concertation, participation des habitants et réflexion à long terme sur l'aménagement du temps semblent être les trois éléments indispensables à l'élaboration de nouveaux styles de vie et à leur projection dans l'espace...

K.S.

(1) Les villes suivantes ont participé au lancement de l'opération : Agen, Angers, Annecy, Arras, Besançon, Dijon, Grenoble, Le Creusot-Montceau les mines, Metz, Montpellier, Rennes, Rouen, Strasbourg, Tulle (voir encart.).

(2) Le Rapport « Labrusse » établi en 1975 à la demande de du Premier Ministre.

(3) Municipalité, administration, chambres consulaires, syndicats, associations, etc...

N.B. Cet article a été rédigé en décembre 1977 ; les expériences dont il est question ici ont évolué depuis.

ARRAS : l'aménagement des heures d'accueil dans les administrations

Arras est un « chef-lieu de département » et, à ce titre, la fonction publique joue un rôle prépondérant au niveau de l'emploi (22 000 salariés) et au niveau des motivations de déplacement des populations avoisinant la ville.

Pour cela, il est apparu au Groupe Local d'Aménagement du Temps (G.L.A.T.), qu'il serait souhaitable de modifier les horaires d'accueil dans les administrations, et d'ouvrir celles-ci en dehors des heures de travail de la population active.

L'opération est actuellement en cours, menée par la Municipalité avec l'appui du Préfet du département. Après une enquête auprès de tous les services, il est apparu que :

— en grande majorité, les administrations sont fermées entre 12 h ou 12 h 30 et 14 h et après 17 h

— il y a 14 % des salariés de la fonction publique qui travaillent dans des services en rapport constant avec le public ;

— les guichets peuvent rester ouverts avec 156 agents, soit 3 % des effectifs de la fonction publique ;

L'action actuellement menée vise, d'une part une harmonisation des horaires d'accueil dans les guichets des services administratifs et, d'autre part, une ouverture accrue le mercredi, jour du marché.

**ANGERS : un projet
d'aménagement du temps inscrit
dans une politique d'urbanisme
qui exprime un projet social.**

Un des objectifs prioritaires de la Municipalité est la réanimation du centre ville. Deux actions d'aménagement du temps s'inscrivent dans la réalisation de cet objectif : aménagement des horaires d'accueil dans les services administratifs et aménagement des rythmes et d'activité des commerces favorisant l'animation entre 12 heures et 14 heures et en soirée.

Des responsables de la ville ont recherché une meilleure utilisation des équipements collectifs existants afin de maîtriser la croissance de la cité, structurer les quartiers périphériques, développer l'animation en rendant la « ville aux oubliés », les jeunes par exemple... Trois actions d'aménagement du temps s'inscrivent dans cette politique :

- ouverture en soirée de terrains de sports et cours d'écoles ;

- mise à la disposition des habitants des locaux scolaires ;

- mise en valeur du patrimoine des musées en accroissant les heures et jours d'ouvertures et en développant une animation en liaison avec les écoles.

Permettre à l'université de s'intégrer à la vie sociale, animer et revitaliser le centre ville, telles sont les raisons du transfert envisagé des facultés de droit et de lettres sur un terrain de 3 ha en plein centre ville. Les universités doivent développer des actions de formation permanente pour adultes et pour le 3^e âge. Une action d'animation doit être mise en place à l'université durant les trois mois d'été pour les besoins de la formation permanente (congrès et cours d'été pour les étudiants étrangers) dans le cadre de la politique d'aménagement du temps.

Une structure d'action originale a été décidée : chaque conseiller municipal prendrait en compte les actions d'aménagement du temps dans le secteur dont il est responsable (culture, enseignement, sport, action économique, etc...). L'action serait coordonnée par un élu et un technicien du service économique de la mairie.

**MONTPELLIER : une proposition
pour changer les rythmes de vie.**

La France se caractérise par d'importantes différences climatiques, du Nord au Sud et par des particularités clairement perceptibles dans le style de vie d'une région à l'autre. Il est donc apparu intéressant de proposer dans l'une des villes pilotes une action visant à adapter le rythme de vie de l'agglomération aux particularités climatiques et culturelles de la région.

Une ville telle que Montpellier offre des possibilités pour ce type d'action pour trois raisons principales :

- la ville, située à 9 km de la côte, se voit désertée par la population tous les jours à partir de 17 heures de mi-mai à fin septembre ;

- dans les entreprises qui pratiquent le système d'horaire variable (4000 salariés en 1976) on a observé que les salariés viennent très tôt le matin (7 heures) pour partir dans l'après-midi à la plage, à l'exception des mères de famille tenues par les horaires de l'école ;

- les commerçants seraient intéressés par cette expérience, car ils constatent une perte importante de clientèle au profit des grandes surfaces périphériques faisant des nocturnes jusqu'à 22 h 30.

Un ensemble de mesures viserait à éviter l'inconfort des heures chaudes de la journée et permettrait de mieux profiter des loisirs, répartis plus harmonieusement au niveau de la semaine et au niveau de l'année. Les écoles maternelles et primaires, en commençant une heure plus tôt le matin (soit 7 h 30) et en raccourcissant l'enseignement d'une heure par jour, pourraient libérer les enfants à 13 heures. En instaurant ce système du 15 mai au 1^{er} octobre, on pourrait envisager de raccourcir les vacances d'été d'une semaine pour récupérer le temps d'enseignement nécessaire. Le commerce pourrait ouvrir une demi-heure plus tard le matin, rester fermé de 12 h 30 à 15 h 30 et ouvrir ainsi jusqu'à 22 heures. Enfin, on proposerait aux employés de bureau de travailler une heure de moins par jour et de rattraper ce temps le samedi matin.

AGEN : une action d'information

Les actions d'information ont un rôle capital dans l'aménagement du temps d'une agglomération. Sans une large campagne d'information, la population ne peut adhérer à une politique qui suppose des modifications de son rythme de vie.

A Agen, la Jeune Chambre Économique a pris l'initiative d'organiser une soirée d'information concernant l'horaire variable dans l'entreprise. Présidée par le Maire d'Agen et président du Groupe Local pour l'Aménagement du Temps, elle a reçu B. Kapp, auteur de plusieurs ouvrages sur l'horaire variable et deux directeurs d'entreprises pratiquant à Agen le système de l'horaire variable. Plus de 150 participants étaient présents, dont la moitié de chefs d'entreprises. La Jeune Chambre Économique a reçu la demande de plus de 50 dossiers techniques venant des entreprises de la ville. La réunion a donné lieu à la publication de plusieurs articles dans la presse locale, à deux émissions de la radio régionale et un programme de télévision pour le Sud Ouest.

Politiques de transport et budgets-temps des familles

Martin Dix

Les transports collectifs sont-ils un mythe ? En France par exemple, ils sont limités aux très grandes villes et ne touchent que de 10 à 25 % des habitants des villes où existent des réseaux organisés de transports en commun.

Pourquoi la voiture individuelle garde-t-elle, malgré nombre d'inconvénients, une place prépondérante ?

C'est à cette question que répond Martin Dix, trente ans, psychologue et directeur de recherches au « Transports Studies Unit » de l'Université d'Oxford, en Angleterre.

Dans les années 60, les politiques de transport s'efforçaient en Europe surtout de planifier les périodes de pointe en termes de trafic routier. Les modèles développés à l'époque essayaient de prévoir ce que pourraient être les schémas futurs du transport d'affaires, sans restriction aucune de l'usage des voitures particulières. Une remise en question des politiques de transport urbain s'est effectuée un peu plus tard (les travaux de l'OCDE en 1975 s'y réfèrent) : elle soulignait la nécessité de reconsidérer les tendances prévues et d'inciter le public, par divers moyens, à changer son comportement dans ce domaine, en particulier à propos de l'utilisation de la voiture particulière en ville.

En Angleterre, plusieurs centres urbains ont lancé des politiques originales en termes de transport. En 1976, à Oxford, une soixantaine de ménages ont été interrogés. Cette enquête en profondeur constituait un prolongement à une recherche sur les déplacements et devait permettre de mieux analyser les conséquences d'une politique globale de transports. Politique de transports qui englobait l'escalade des prix des parcs à voitures, la disparition des garages dans le centre-ville, la fermeture de certaines rues à la circulation et un arsenal de mesures visant à faire apparaître les transports en commun comme une solution de remplacement à la voiture individuelle.

Les conséquences d'une telle politique sont apparues comme assez complexes.

— Raccourcissement du temps passé à faire des courses (qui passait de deux jours par semaine à une seule journée) ;

— Transfert des achats vers une autre zone commerciale, par exemple à la périphérie.

Autre conséquence : le partage des tâches en terme d'achats se faisait différemment, le mari effectuant, par exemple, à l'heure du déjeuner les achats les plus spécialisés.

— Transfert vers les transports en commun

— Transfert des déplacements vers des heures différentes dans la journée, ou même vers des soirées (ouverture des magasins en nocturne)

Les modèles : sophistiqués mais inefficaces

Les modèles existants peuvent, en principe, appréhender les changements prévisibles en termes de modes de transport, de répartition des déplacements et de flux ; mais même les prévisions les plus sophistiquées sont impuissantes à rendre compte de l'évolution du nombre des déplacements et de leur programmation en termes de temps.

Une analyse plus approfondie des changements intervenus dans les déplacements quotidiens de ces ménages a mis en lumière des facteurs encore plus significatifs, à la fois en termes de recherche et de

mise en pratique : ainsi on s'est aperçu que les changements intervenus dans les déplacements quotidiens d'un individu influençaient, non seulement ses autres déplacements, mais aussi ceux des autres membres de sa famille. En effet, les déplacements travail-domicile effectués en voiture comprenaient souvent des arrêts-achats, des détours ou des visites à l'improviste. Le fait de prendre le bus conduit alors la même personne à effectuer ces déplacements le soir ou pendant les week-ends. Les conséquences au niveau du reste de la famille sont peut-être encore plus complexes. L'abandon de la voiture au profit de la femme au foyer, qui l'utilise surtout aux heures creuses, tendait à diminuer le recours aux bus ou à la marche pendant ces mêmes heures creuses. D'où une aggravation du problème des heures de pointe pour les transports en commun.

Certains effets secondaires des plans de transport peuvent alors apparaître comme négatifs, s'ils ne sont pas pris en compte au niveau de la planification initiale. Ils peuvent même effacer les bénéfices escomptés à un niveau plus primaire. Les plans de transport ont, de toute évidence, une influence considérable sur l'emploi du temps des ménages, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du foyer. Pourtant l'évaluation de ce phénomène reste pratiquement inaccessible étant donnés les moyens méthodologiques dont on dispose actuellement.

D'autres politiques de transport menées aujourd'hui dans divers pays ont fait l'objet d'une analyse approfondie : on a pourtant peu de données « fines » sur leurs conséquences exactes. Cet état de fait peut être partiellement dû à la nouveauté de ces politiques, mais il faut aussi souligner que les résultats disponibles sont souvent utilisés comme indicateurs, ce qui gêne l'identification des effets (1).

Une recherche anglaise récente portait à la fois sur les effets des voitures individuelles et l'introduction de « l'horaire variable ». Adoptée en Angleterre depuis peu, cette formule était destinée à réduire les encombrements dus aux heures de pointe, qu'il s'agisse du trafic routier ou des transports collectifs. Les études sur l'horaire variable montraient que seul un petit nombre de gens avait délibérément modifié ses heures de déplacement de façon à éviter les heures de pointe.

Mais la possibilité de moduler leurs horaires avait, en revanche permis aux cadres de faire des courses dans le centre ville à l'heure du déjeuner. On peut en conclure que le stéréotype selon lequel tout individu s'efforce, à tout prix, d'échapper aux encombrements, peut être dangereux. Dans ce cas précis, il ne choisissait pas automatiquement de voyager aux heures creuses, mais il préférait déplacer une activité liée à d'autres moments de la journée. L'image finale est que l'individu ne cherche à réduire ses temps de transport que si ses occupations quotidiennes n'en sont pas trop bousculées, et si ce changement lui permet d'introduire dans son emploi du temps des activités occasionnelles mais motivantes (affaires personnelles, courses...).

Qu'est ce que la « demande » de transport ?

Certaines politiques de transport peuvent, quelle que soit leur nature, n'apporter que peu de changements : c'est le cas lorsque le choix en termes d'heures de transport reste peu varié, même si les avantages qu'appor-

(1) Voir bibliographie p. 60.



tent les économies de temps de transport sont considérables. Il est difficile d'imaginer d'autres alternatives dans le cadre des modèles de transport classiques, dans la mesure où de nouvelles solutions seraient incompatibles avec les bases habituelles de ces modèles.

On peut penser que l'écart entre le résultat escompté et la réalité est dû à de simples aspects pratiques et qu'on améliorera ces résultats en modifiant la structure du modèle ou en utilisant de meilleures données... Mais le problème se pose peut-être au niveau de la base conceptuelle des modèles de demande de transport ; aussi vaudrait-il la peine d'adopter une approche totalement différente, de façon à mieux prendre en compte l'ensemble du problème

posé.

Intuitivement, il semble que l'on pourrait mieux comprendre les réponses d'un ménage à un plan de transport, si l'on analysait ses déplacements, non pas de façon isolée, mais par rapport à l'ensemble de ses activités, à son rythme quotidien, dont les déplacements ne constituent qu'une partie. Nombre de chercheurs (2) ont tenté de prendre en compte des dimensions telles que la qualité de la vie. M. Jones a adopté, dans les recherches qu'il mène en ce moment (3), cette perspective — l'ensemble des activités quotidiennes — comme moyen de comprendre les décisions en matière de déplacements, et les conséquences que l'évolution des politiques de transport pourrait avoir à l'avenir sur les schémas de déplace-

ments des individus et même sur leurs modes de vie.

Plus concrètement, ce type d'approche ne s'intéresse plus aux déplacements en eux-mêmes, mais à la demande quotidienne en termes d'activités de base (travail, achats, nourriture, école, télévision, etc.). Ces activités s'effectuent selon des localisations différentes ; elles impliquent donc, pour passer d'une localisation à une autre, une activité supplémentaire : le transport. De ce point de vue, les individus occupent continuellement leur temps à des activités dont l'articulation est sujette à des contraintes (heures et lieux de travail, emplacements et horaires commerciaux...). Dans ce cadre, il peut y avoir une certaine « routine » familiale, malgré des changements divers, dont cer-



tains sont dûs aux politiques de transport. Cette approche remet le transport en perspective, et permet de mieux comprendre pourquoi certains plans de transport en perspective, et permet de mieux comprendre pourquoi certains plans de transport « bloquent ».

Le repérage précis des trajets, dans l'espace et dans le temps, donne une image de base de la mobilité d'une famille. L'ossature d'une journée moyenne est donc plus ou moins proche du schéma N° 1, établi par l'Université d'Oxford.

Une fois établi ce schéma, on a entrepris une série d'enquêtes exploratoires, de manière à définir les forces qui, apparemment, orientent les schémas de déplacement observés et les règles qui découlent de

l'adaptation à ces schémas. Quels ont été les résultats de cette recherche ? Au delà des contraintes connues imposées par les dimensions physiques, par la configuration géographique, par les institutions (travail ou école), ou par les besoins physiologiques (sommeil...) qui pèsent sur les décisions et sur la mobilité, il existait un éventail considérable d'autres contraintes.

Comportement de la famille dans l'espace et le temps

Les individus sont soumis à des demandes variées, en termes de temps, qui se réfèrent à une « routine » familiale, ou à des rôles préalablement définis. « Je dois rentrer », soit parce que « je sais qu'on m'attend pour dîner », ou parce que « les enfants rentrent de l'école », ou parce que « ma femme a besoin de la voiture »... Que des contraintes internes telles que celles-ci soit le fruit de préférences personnelles ou d'une éducation sociale, elles n'en demeurent pas moins extrêmement présentes. Un rythme d'activités urbaines et sociales est maintenu.

En ce qui concerne les contraintes habituelles imposées par le fait d'aller travailler ou à l'école, au cinéma ou faire des achats, de s'habiller ou de manger, on aurait pu imaginer qu'il existait une extrême variété de comportements, d'un individu à l'autre, ou d'un jour à l'autre. Pourtant la synchronisation que demandent les activités de groupe (repas pris ensemble, rester entre amis plutôt que de sortir seul) et la tendance à avoir un comportement routinier ont un effet auto-contrainant. Les conditions indispensables pour se livrer à certaines activités

« libres » apparaissent donc comme très limitées par le temps : l'existence de moments libres pour l'homme coïncidant avec ceux de la femme, la libre disposition de la voiture, et une durée suffisante d'ouverture des magasins. Toutes ces conditions ne se rencontrent que le samedi ; aussi, il est probable que l'extension des heures d'ouverture des magasins aurait pour effet immédiat d'élargir l'éventail des possibilités.

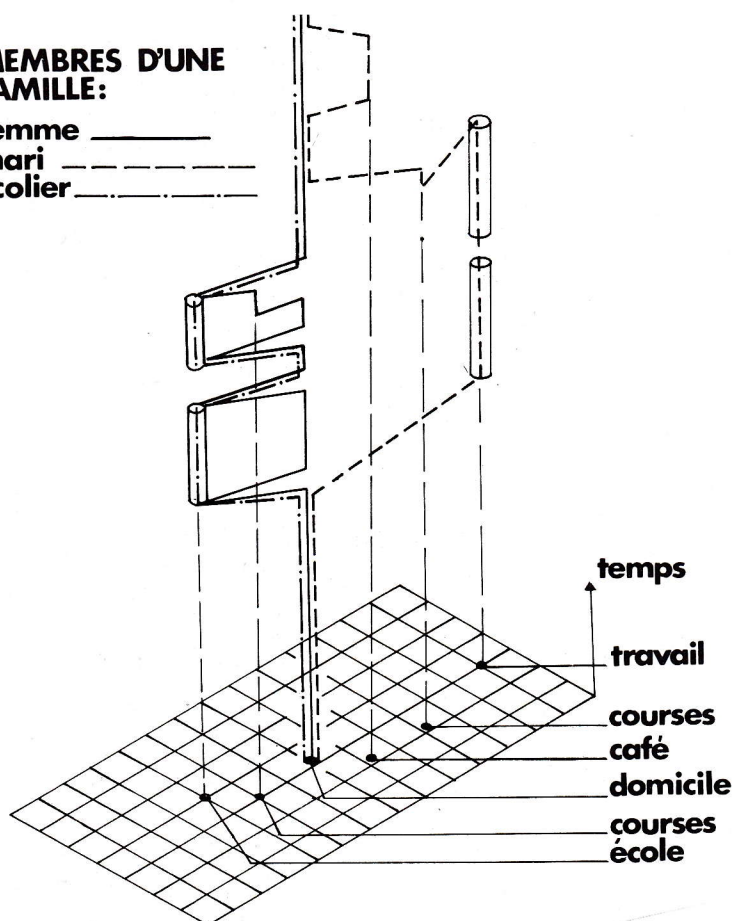
Les contraintes en termes de coût sont aussi importantes, mais d'une manière différente. Au niveau du concept, il existe un coût total pour chaque activité qui englobe le coût de la participation (le billet de cinéma) et celui du transport. Ces coûts sont sujets à des limites en termes de budget familial. Mais l'argent, à la différence du temps, peut être économisé et transféré d'une activité à une autre. Le temps peut passer d'une activité à une autre, mais seulement dans un cadre donné (le temps disponible) : on peut considérer la journée comme une série de moments séparés et limités. Il serait irréaliste de concevoir le temps comme une variable continue au sens d'une fonction. Ceci n'est pas sans implications à la fois au niveau de la demande de transports et de l'évaluation des économies du temps de transport effectivement réalisables.

La prise en compte des déplacements comme moyen de passer d'un lieu à un autre, pour participer à différentes activités échelonnées dans l'espace et le temps, offre un cadre conceptuellement plus satisfaisant, pour le chercheur, que l'approche classique. La mobilité devient vulnérable à tout déplacement de la demande en termes d'activités, et l'influence du réseau et des moyens de transport disponibles se fait explicite. Dans ce cas, on voit disparaître des notions telles

Une heure de transport de plus ou de moins peut changer la vie d'une mère de famille...

MEMBRES D'UNE FAMILLE:

femme _____
mari _____
écolier _____



SCHEMA 1: DEPLACEMENT D'UNE FAMILLE

que « suppression de la mobilité », ou « demande latente de transport ».

Cette approche fournit aussi des bases plus réalistes pour l'analyse des « besoins en termes de transport », ou de la « mobilité individuelle » dans la mesure où la notion de « besoin » est spécifiée comme besoin de participer à certaines activités. Pour définir les possibilités de participation, il faut alors prendre en compte des aspects géographiques, l'accessibilité à un réseau de transport, les possibilités de combiner ces derniers, et accessoirement, considérer aussi la possibilité de ne pas se déplacer en profitant d'un service à domicile.

Quels modèles ?

Les modèles mathématiques de comportement des usagers deviennent de plus en plus sophistiqués. Mais les approches de ce type paraissent finalement assez inadéquates pour ce qui est d'appréhender la complexité des comportements des individus, tels qu'ils se manifestent à la suite de changements dans leur environnement.

Certains des modèles existants ont tenté de prendre en compte l'individu. Mais ils restent insatisfaisants dans la mesure où ils procèdent par abstractions trop éloignées du cadre réel dans lequel la plupart des individus prennent leurs décisions. Un modèle réaliste doit confronter l'usager (ou le ménage) à son propre environnement en matière de transport et l'inciter à réagir selon sa façon à lui aux changements apportés par les plans ou programmes en question.

On doit éviter le flou communément associé aux questions du type « Que se passerait-il si ?... » Voici six commandements en termes de modèles :

- il doit impliquer toute la famille et les relations entre ses membres ;
- il doit expliciter les contraintes, même les plus fines, pesant sur le comportement familial ;
- son point de départ doit être le comportement actuel de la famille ;
- la famille doit être confrontée à des changements réels intervenus dans ses déplacements et y apporter des réponses réalistes ;
- la possibilité d'une adaptation à long terme ne doit pas être exclue ;
- enfin, le modèle doit pouvoir mettre en lumière des faits nouveaux et donc ne pas simplement chercher à formaliser de façon rigide les données disponibles.

Tels sont les principes qui ont servi à mettre au point le modèle développé par l'Université d'Oxford : HATS (4) — simulation de l'activité des ménages en matière de transport —. Seule manque la dimension prospective. Son objectif est de mieux connaître la place du transport dans la vie familiale et d'évaluer, avec des moyens simples, les effets de plans de transport sur des domaines qui échappent aux modèles courants.

Ne plus traiter le transport comme un thème isolé...

La planification liée au transport ou aux déplacements a des répercussions, la plupart du temps complètement ignorées, sur le mode de vie interne des familles. De plus, ces effets secondaires sont souvent extrêmement valorisés par les familles, pour lesquelles par exemple une heure de plus ou de

moins le matin peut signifier beaucoup. Un modèle du type HATS permet de prévoir la réorganisation de plans de transport, en comparant simplement la situation « avant » et « après ». L'analyse des changements intervenus dans ces emplois du temps permet de mieux évaluer la nouvelle répartition des temps devenus « libres ». On connaît alors, de manière plus fine qu'avec les méthodes classiques, la valeur attribuée aux différentes activités ; et on peut surtout mieux cerner les moments « marginaux » entre des activités précises et le calcul de prix qui s'attache au choix entre de nouvelles activités.

On peut appliquer ce modèle à nombre de situations. Il a pourtant certaines limites : l'enquête est nécessairement restreinte en termes d'échantillon, dans la mesure où les interviews doivent être menées en profondeur. Il ne permet pas de prendre en compte les incidences à long terme des politiques décrites. De plus, les données financières restent floues, dans la mesure où les changements en termes de budget ne sont pas res-

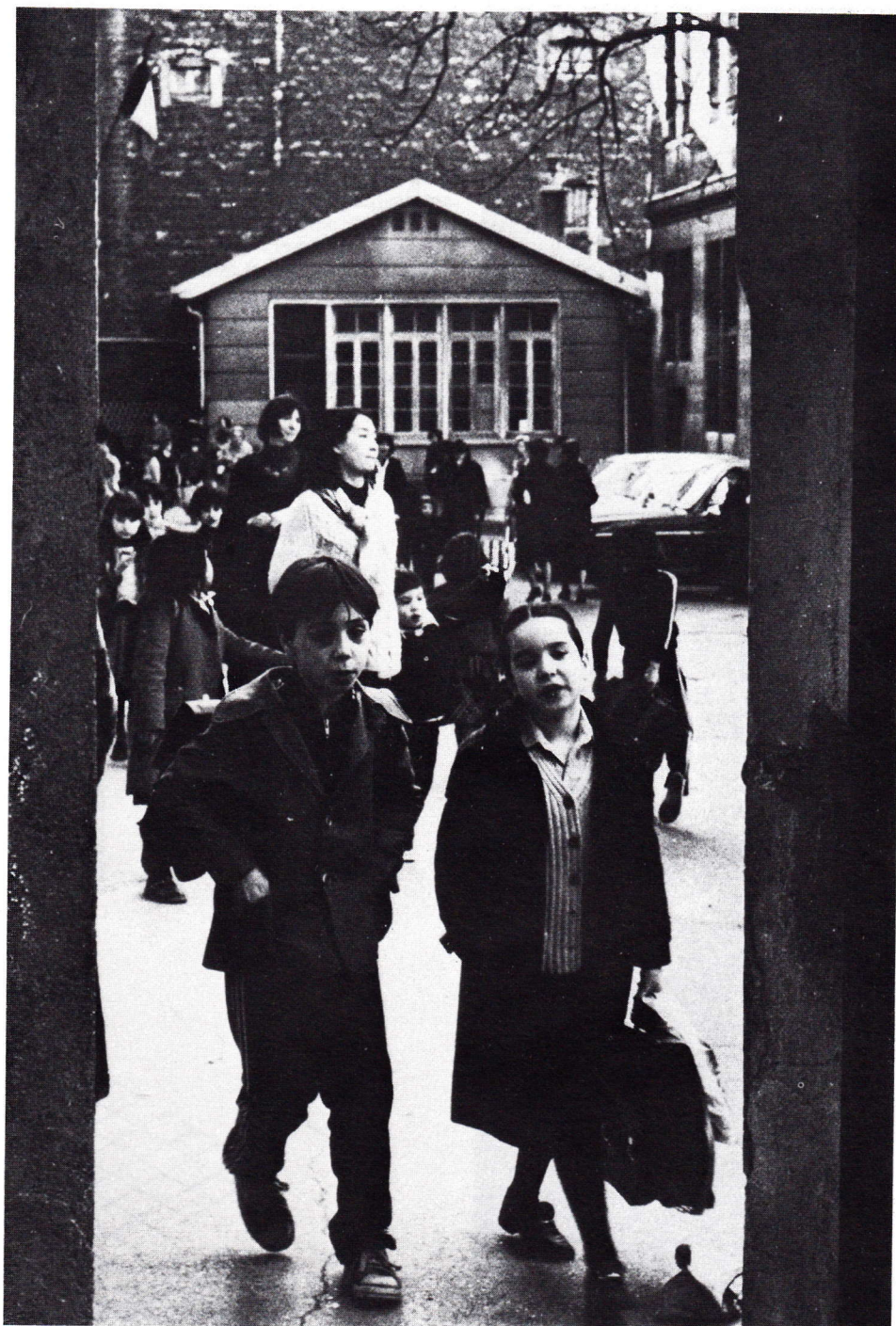
sentis aussi réalistement par les usagers que le sont les variations en termes de temps. Le développement futur du modèle inclura les contraintes de coût, mais aujourd'hui cet aspect précis n'est pas pris en compte.

En définitive, la prise en compte des activités humaines dans la recherche transport n'en est qu'à ses débuts. Il reste à résoudre une masse de problèmes au niveau conceptuel ou empirique.

Une approche telle que celle qui vient d'être décrite offre néanmoins de considérables avantages pour l'évaluation de la demande en matière de déplacements. Le fait de pouvoir comprendre, en termes qualitatifs et non plus selon une approche quantitative, le comportement des usagers intéresse à la fois l'aménageur et le « pur » chercheur. Les informations apportées par ce genre de modèles sont en effet à la fois plus complètes et plus sûres que celles provenant des modèles mathématiques les plus sophistiqués.

M. D.

Des écoliers surmenés ou trop oisifs ?



(2) (3) Voir bibliographie p. 60.

(4) Household Activity Travel Simulator.

L'école, clé pour un nouvel aménagement du temps

Il apparaît que l'école constitue la clé pour un nouvel aménagement du temps. En effet, l'emploi du temps des écoliers est un facteur considérable de rigidité pour l'aménagement du temps de la famille, dans la journée, la semaine, et dans l'année. L'emploi du temps de l'écolier français semble, à la lumière du débat qui se déroule sur ce thème depuis plusieurs années, être surchargé dans la journée et dans la semaine au profit de congés plus longs que dans les autres pays. Les débats qui ont eu lieu aux Rencontres Européennes du Cadre de Vie (voir article de Marie-Françoise Valls) ont contribué à mettre en évidence les effets négatifs de l'aménagement actuel du temps scolaire sur le plan physiologique, social et économique. Il semble qu'une meilleure répartition de la charge de travail dans l'année et par conséquent dans la semaine et la journée ne constitue qu'un premier pas, nécessaire et difficile à franchir, dans le débat sur l'emploi du temps scolaire, qui devrait porter également sur le problème de fond, qui est l'équilibre entre l'enseignement de base et les disciplines d'éveil, entre l'enseignement et le « gardiennage » des enfants.

En effet il peut apparaître que, dans le programme scolaire, on a confondu l'enseignement avec le gardiennage des enfants, ce qui amène ces derniers à avoir une journée et une semaine de travail calquées sur celles des adultes. La séparation claire entre ces deux fonctions aurait un impact important sur la pédagogie, le programme d'enseignement, sur la place de l'école dans la cité et, par là, sur l'aménagement de l'espace. La réduction du temps d'enseignement à sa durée réellement nécessaire, ne permettrait pas seulement d'introduire une grande souplesse dans l'aménagement du temps dans la semaine et dans l'année, mais donnerait entre autre la possibilité d'associer les écoliers à la vie culturelle de leur milieu, à la vie des communes et des régions, etc. et peut-être l'école pourrait-elle désormais apprendre aux enfants la chose la plus difficile qui soit : comment utiliser de manière enrichissante pour l'individu et pour la collectivité, le « temps libre », le temps qui n'est pas pris par le travail. Ceci nous paraît la grande question déterminant l'avenir.

K.S.

Les écoliers malades du temps

Pendant l'année scolaire 1974-1975, les écoliers français ont eu, en tenant compte des dimanches et des mercredis, 189 jours de congés et 176 jours de classe. Cette situation absurde est la cause principale du surmenage ou plutôt, selon l'expression du professeur Robert Debré, du malmenage scolaire.

Ce cri d'alarme du docteur Guy Vermeil, chef du service de pédiatrie du Centre hospitalier d'Orsay, n'avait guère ébranlé jusqu'ici le monolithisme de l'Éducation nationale en matière de rythmes scolaires.

Deux tables-rondes, lors des Rencontres européennes du cadre de vie, ont permis à des spécialistes de mêler publiquement leurs voix du débat.

Une France « fortement caporalisée » face à une Allemagne extrêmement souple : telle est apparue, aux yeux des participants, la situation scolaire de ces deux pays. Ce que l'écolier de Cologne absorbe en deux cent trente et un jours de classe (pour cent trente-quatre de congés), l'écolier français doit, lui, l'ingurgiter — le mot n'est pas excessif — en cent soixante-seize jours.

Conséquence mathématique : pour travailler globalement autant que les jeunes Allemands, nos écoliers doivent consacrer six heures par jour à l'étude, contre seulement trois à quatre outre-Rhin. Durée qui est sans commune mesure avec les capacités réelles de travail des enfants.

Le docteur Vermeil a rappelé qu'elles sont de deux à trois heures par jour pour un enfant de 6 ans (y compris le travail à faire à la maison) et qu'elles n'atteignent quatre à cinq heures quotidiennes qu'à partir de 10 ans. On est évidemment loin du compte...

Il n'est guère étonnant que cette mauvaise répartition du travail scolaire engendre chez tant d'enfants surmenage et dégoût ! « Mis d'emblée dans un système qui leur demande de rester assis, immobiles et silencieux pendant plus de cinq heures par jour et par périodes dépassant une heure, ces enfants ne peuvent devenir qu'enragés ; d'instables ils se transforment en agités et en caractériels.

On nous les envoie alors pour que nous les soignons ; mais c'est l'institution scolaire que nous voudrions soigner et ce ne sont pas ces enfants-là que nous considérons comme anormaux mais les autres, ceux qui la supportent. »

Après ce réquisitoire sans appel, le docteur Vermeil a expliqué que la durée excessive des journées de classe était la conséquence directe de la durée de nos vacances d'été : comment s'étonner que des enfants précipités dans deux mois et demi d'oisiveté, après de rudes journées de six à huit heures de tra-

vail ressentent physiquement et psychologiquement ce déséquilibre ?

Même la fameuse « coupure du mercredi » deviendrait superflue, plaide-t-il, si la charge de travail hebdomadaire était mieux répartie et surtout allégée. Et ce d'autant qu'on connaît bien à présent la nocivité de cette coupure de rythme : « Chaque jour de congé s'accompagne d'un lendemain d'accommodation et de fatigabilité. »

Il appartient donc aux responsables de l'Éducation nationale de faire tout leur possible pour aménager le temps scolaire, en fonction de l'intérêt — et de la santé — des enfants, et non plus de l'égoïsme des adultes :

- Réduire le temps des vacances pour alléger la journée ;

- Régionaliser les vacances, petites et grandes.

Ce mépris des règles de la physiologie de l'enfant a d'autres répercussions tout aussi graves au plan du travail de l'enfant : les travaux du docteur Henri Poulizac, directeur général adjoint du centre de médecine préventive de Nancy, ont fait apparaître qu'il existe un lien très significatif entre la durée du sommeil et la situation scolaire.

Dans une population de 300 enfants de 7-8 ans (période de relative stabilité biologique), il a constaté que les trois quarts ont une scolarité normale, que 14 % accusent un retard et que 11 % sont en avance. Or le pourcentage des retards est de 60,7 % dans le groupe des sommeils courts (8 h ou moins), contre 12,7 % seulement dans celui des sommeils longs (10 h ou plus). A l'inverse, l'avance scolaire est d'autant plus fréquente que le sommeil est plus long : elle varie de 0 % pour les sommeils courts à 11,3 % pour les sommeils longs.

C'est dire l'urgence qu'il y a, pour les adultes les plus directement concernés — parents et enseignants — de prendre conscience que les rythmes que nous imposons aux enfants sont souvent des rythmes de « grandes personnes ». Des rythmes qui précipitent l'enfant dans le broyeur inexorable de la fatigue et de l'ennui.

Marie-Françoise Valls

L'homme malade du temps?

C. Leroy

Les normes imposées par le temps « mécanique » (opposé par A. Szalai au début de ce numéro, au temps « naturel ») ont sur l'être humain un certain nombre d'effets néfastes. Mais si les rapports de l'homme avec son espace ont déjà été largement analysés, les recherches portant sur les relations temps-santé en sont encore à un stade embryonnaire.

Claude Leroy a jeté sur le papier quelques notes rapides sur ce thème : l'homme peut-il être réellement malade du temps ?

Claude Leroy est directeur de recherches du laboratoire d'écologie humaine à l'Institut Marcel Rivière, et expert du Haut Comité de l'Environnement. Il a déjà publié de nombreux articles sur l'espace-temps vécu, sur la perception de l'espace, sur la santé et l'environnement... (voir 2000, N° 41, 1977).

Il n'est que temps de s'intéresser au problème du temps : j'ai pourtant très peu de temps pour le faire : Ainsi, le mot « temps » a des acceptions extrêmement variées, d'où son ambiguïté.

Doit-on séparer espace et temps ? Il existe des transformations d'espace en temps, de temps en espace. Il vaut donc mieux parler de l'espace-temps vécu et de sa relation avec la santé. Il s'agit bien sûr de la santé au sens le plus large du terme, c'est-à-dire d'un sous-ensemble de la qualité de la vie des individus.

Dans une société morcelée, le budget-temps de l'homme est morcelé comme son espace, et ce pour les mêmes raisons. Nous allons tenter de montrer rapidement quelques unes de ces relations pathogènes entre l'espace-temps de l'homme et son environnement.

L'organisme humain réagit à différents stimulus : ainsi, un stimulus nouveau amène un éveil ; un stimulus habituel va amener peu à peu un certain sommeil.

L'organisme ne fonctionne normalement qu'entre deux limites : sont également pathogènes l'excès de nouveauté et l'excès de redondance.

Si l'on veut apprécier les relations entre temps et santé, il est tout à fait essentiel

d'étudier la globalité de la vie quotidienne en analysant le nombre d'éléments rythmiques et aléatoires que l'individu est amené à rencontrer dans la journée. Au delà d'un certain taux d'éléments nouveaux, la santé, ou l'équilibre de l'être humain sont menacés.

Ces études ne sont encore que dans l'enfance, mais elles sont essentielles pour comprendre les menaces qui pèsent sur l'équilibre des individus dans nos sociétés.

On ne saurait trop insister sur ce fait tout à fait banal que l'être vivant est orienté à la fois vers le devenir et la mort. Jean Paul Sartre a bien montré que ce désir devait s'orienter au delà de la mort pour que le projet de l'individu ne soit pas clos. Ainsi toute action de l'homme doit s'orienter vers un but ouvert et non se fermer sur elle-même, comme une boucle d'ordinateur : ceci est vrai aussi en termes du temps de travail.

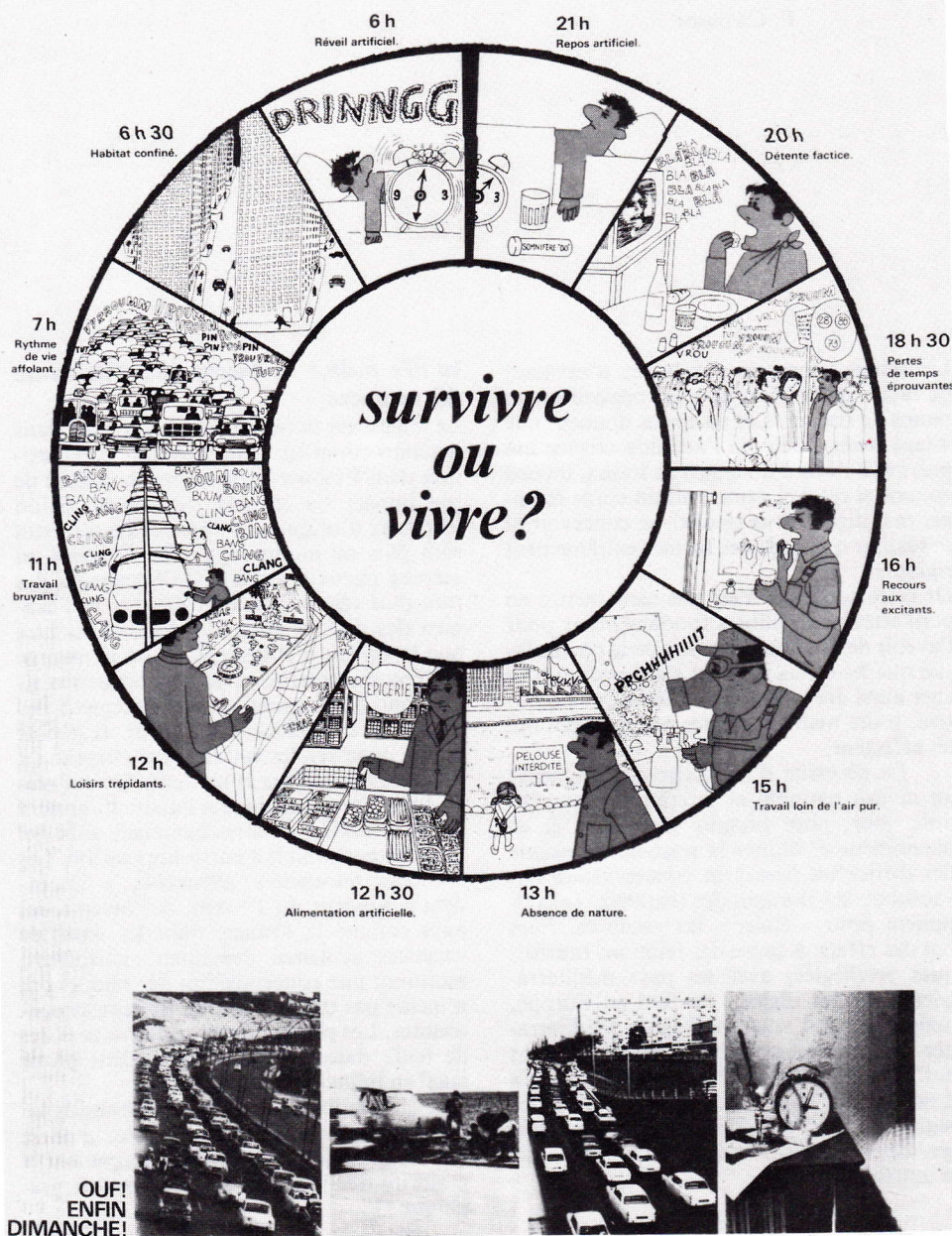
Les hommes : inégaux devant le temps

On a de plus en plus tendance à distinguer le temps de travail du temps de loisir ; mais tout dépend en réalité de la qualité du projet de l'individu dans son travail, ou dans ses loisirs.

Nombreux sont encore ceux qui « s'amuse » », fort heureusement, dans leur travail. Ce qu'il faut défendre, c'est le droit au jeu dans l'occupation professionnelle pour lui redonner un sens. Il faut mêler loisir et travail pour éviter de découper le temps et l'espace en « tranches » insatisfaisantes. Il vaut mieux donc parler de « temps contraint » et de « temps ouvert » ; encore faut-il bien discerner quels sont les taux de contrainte auxquels l'individu est soumis. Durant toute sa vie, à travers ses différents âges, l'homme subit des contraintes qui pèsent sur l'équilibre de son existence :

- apprendre et s'amuser en étant enfant
- travailler en étant adulte
- ne plus avoir le droit de travailler quand on est à la retraite. Une telle distinction est totalement absurde. On pousse à une retraite précoce des gens dont on sait pertinemment qu'ils vont mourir au moment de cette retraite. D'autres, en revanche, usés précocement par un travail physique dur ou par la maladie, ne pourront même pas atteindre cette retraite et jouir de ce loisir. Il est totalement absurde de penser que les hommes sont égaux devant le temps : cet

l'homme s'éloigne de la nature



OU!
ENFIN
DIMANCHE!

exemple le montre bien...

Il y a une soixantaine d'années, Leconte du Nouy a insisté sur la variation de la vitesse de cicatrization de l'enfant à l'adulte. Depuis, ces travaux ont progressé considérablement, jusqu'à s'élargir à l'étude des rythmes circadiens et plus généralement des rythmes biologiques. On sait, à travers les recherches de nombreux spécialistes tels que Reinberg et Montagner, que le non-respect des rythmes biologiques entraîne des troubles graves chez l'être humain...

On tient moins compte du fait qu'une certaine synchronisation « naturelle » est nécessaire. On a pu ainsi proposer au public des maisons sans fenêtres, sans se poser cette question : la relation entre l'organisme humain et le « synchroniseur » qu'est le soleil est-elle indispensable ? Peut-on vivre dans une boîte aveugle ?

L'organisation du temps psychologique est une des données essentielles quand il s'agit de raisonner en termes d'aménagement du temps. On a pu dire, par exemple, que l'attente bloque toutes les possibilités d'action. La notion du temps est complètement différente selon l'intérêt que l'on porte

aux choses.

Une difficile frontière entre travail et loisir...

Selon le métier, l'horizon temporel que l'on a devant soi est plus ou moins lointain. De l'ouvrier spécialisé au patron d'entreprise ou au planificateur, les horizons temporels sont différents. Il en résulte des ruptures de langage, en termes du temps, extrêmement dommageables pour la planification. Bien entendu l'organisation des budgets-temps dépend essentiellement des décideurs et de leur notion du temps. On ne réfléchit pas assez au fait que l'espace-temps de l'homme, dans son habitat, n'est que le résidu de temps socialement déterminés, du transport et du travail. De telle sorte qu'une ville devrait être bâtie en réfléchissant d'abord aux budgets-temps des hommes qui vont l'habiter, avant de raisonner sur l'organisation de l'espace urbain, ou sur le type ou la taille de l'habitat à construire. Enfin, le budget-temps de la femme est encore plus morcelé que celui de l'homme. Celui-ci ne perçoit pas la réalité de l'activité de la femme, dans la mesure où sont souvent mélangés travail et loisir : par exemple,

le fait d'écosser des petits pois en regardant la télévision sera considéré comme un moment de détente. Il en résulte des accumulations de fatigue non perçues, puisqu'on ne distingue pas bien ce qui appartient au travail de ce qui est du domaine du loisir.

Pas de temps unique pour les Français

Il ne saurait être question d'imposer une organisation de temps valable pour l'ensemble du territoire national.

Ainsi, on peut donner comme exemple de rupture à la fois temporelle et culturelle, le cas des migrants.

De nombreuses expériences ont mis en évidence que les mécanismes de défense biologiques et psychologiques des migrants, que ce soit vis-à-vis de la tuberculose ou des maladies mentales, demandaient un certain temps d'adaptation à un nouvel environnement. Il faut, selon ces recherches, entre 6 et 18 mois pour qu'un individu qui change de lieu de résidence s'habitue à un nouveau mode de vie. Ceci n'est guère pris en considération dans la vie sociale. On néglige de la même manière le délai d'adaptation nécessaire quand on part aux sports d'hiver ; de même l'ouvrier a besoin d'un certain temps avant de s'adapter aux conditions des 3 x 8 heures de travail.

Toutes ces ruptures entraînent différents troubles, et tout d'abord des troubles du sommeil. On ne saurait trop insister sur la nécessité d'une organisation de vie à peu près régulière, pour que le sommeil soit réellement « réparateur ».

Une organisation du temps qui tienne compte des éveils et des repos n'est possible que dans la mesure où l'organisation du territoire est faite à l'aide de références d'ordre anthropologique et non à l'aide de références exclusivement économiques. Les implications, pour la santé et l'équilibre psychologique des individus, de l'organisation du travail, ou des rythmes de vie, doivent être absolument prises en compte.

Il faut insister sur le fait que les innovations préconisées en termes d'organisation temporelle, par exemple les équipements intégrés, rendent nécessaire l'existence de relations de groupe. Une salle polyvalente (loisirs et éducation par exemple) ne peut être utilisée que s'il existe un minimum de consensus sur le partage du temps entre les divers partenaires ; c'est là où une nouvelle organisation du temps a des incidences au niveau des relations sociales.

Une organisation de l'espace conçue en unités séparées, en équipements distincts, a pour conséquence l'absence de conflits : là où les gens ne se rencontrent pas, ne se côtoient pas, les conflits tendent à être éliminés. Mais on voit bien qu'un équipement intégré va obliger les gens à se parler, ce qu'ils ne sont pas habituellement obligés de faire, puisque la vie sociale se développe selon des fonctions spatialement ségréguées. Il ne faut pourtant pas pousser ce raisonnement jusqu'à l'absurde : l'être humain a besoin de disposer d'un territoire propre. Mais les implications d'une nouvelle organisation du temps et ses effets sur l'espace constituent un thème de recherches qui, en France, commence à peine à être abordé.

Au total, l'ampleur des problèmes posés par le temps mériterait que des recherches plus complètes soient effectuées dans le cadre français, en particulier en ce qui concerne le thème essentiel des relations entre temps, espace et santé.

C. L.

* Propos mis en forme par G. Haumont.

L'étalement des vacances : un problème Nord-Sud.

F. Camuset

Les vacances sont en passe de devenir, après la télévision, le réfrigérateur et la voiture, un signe caractéristique des sociétés de consommation. Notre époque restera marquée en Europe par l'accession du plus grand nombre aux loisirs ; et le droit à la paresse a pris autant d'importance que le droit au travail

Mais ce phénomène est encore trop récent pour être parfaitement assimilé par les formes d'organisation de la vie collective.

On connaît les conséquences néfastes de la concentration actuelle des vacances : trains surchargés, autoroutes combles, bouchons interminables, sous-utilisation des équipements, que ce soit aux sports d'hiver ou l'été. Les villes dorment en août, mais les plages grouillent de monde...

F. Camuset, 30 ans, économiste, a publié une thèse intitulée « Plaidoyer pour l'étalement des vacances » (1973). Il suit ce problème, pour la Mission pour l'Aménagement du Temps, depuis la création de celle-ci (1976).

Les temps consacrés aux loisirs n'existent, de façon révélatrice, que par opposition au temps de travail. Les vacances donnent une image assez fidèle de l'attitude crispée qui prévaut à l'égard du temps de loisirs, un peu comme si celui-ci demeurait un corps étranger mal digéré et ne pouvait se concevoir ni se réaliser que sous des formes extrêmement rigides.

Or cette situation n'est pas sans mettre en péril certains équilibres fondamentaux pour l'avenir de nos sociétés, avec cette particularité que les effets peuvent s'exporter et toucher aussi des pays à qui échappe, en définitive, toute maîtrise sur les phénomènes qui les affectent.

La nécessité d'une prise de conscience au niveau national et international se fait donc jour, pour prendre la mesure de ce phénomène et limiter la nocivité croissante des difficultés liées à la concentration des vacances. En Europe, des tentatives se multiplient pour « étaler » les vacances. Elles ont des effets, à cause des relations touristiques privilégiées avec les pays méditerranéens, sur les régions du Sud en Europe, mais aussi de l'autre côté de la Méditerranée. Un meilleur aménagement du temps des vacances dans les pays émetteurs, ceux d'où partent les vacanciers, peut aider les régions de la Méditerranée, qui basent une grande part de leur activité économique sur le tourisme.

Les littoraux du quart Nord - Ouest de la Méditerranée accueillent + de 80 % des touristes

L'essentiel des touristes venus en Méditerranée provient de l'Europe. Le premier pays émetteur non européen, pour la Tunisie par exemple, vient en 11^e position : il s'agit des USA avec 1,2 % des arrivées seulement (cf tableau I).

Proches des pays ouest-Européens, ils bénéficient d'une bonne rente de situation avec cette manne ; l'Espagne, cependant devance des pays géographiquement mieux placés comme la France et l'Italie.

Cette rente de situation est toutefois relative ; si le nombre des arrivées est effectivement moins important sur les littoraux sud et dans le bassin est de la Méditerranée, le nombre de nuitées y est proportionnellement plus élevé, car les séjours sont plus longs. Pour la France et l'Espagne le rapport arrivées/nuitées est l'inverse des autres pays : c'est que les séjours sont plus courts du fait d'une saison touristique plus longue et surtout de formules de séjours hors-saison originales (ex. week end aux Baléares, forfaits d'hiver sur la Côte d'Azur).

Le rôle majeur de l'école dans l'étalement des vacances

Le regard sur la répartition des séjours dans le temps complète celui porté sur la répartition dans l'espace et détermine la nature de son impact sur les pays récepteurs. Selon leur pays d'origine, les arrivées de touristes sont plus ou moins régulières. Grâce à un marché mieux structuré, l'Allemagne a des flux plus réguliers que la France, et l'examen des différents pays européens montre que le niveau d'étalement est lié au régime des congés scolaires. Plus les congés scolaires sont différenciés, plus l'étalement des départs et des séjours est effectif. Il semble même dépasser les butoirs que constituent les premiers départs et les dernières rentrées à l'école, un peu comme si l'assouplissement des contraintes scolaires incitaient ceux qui n'y sont pas soumis à partir hors saison. Les premiers vacanciers allemands « descendent » à partir du 1^{er} mai. A l'inverse, les pays comme la France, dont les dates de vacances scolaires demeurent uniformes, montrent une concentration des séjours qui n'inclue pas uniquement les personnes contraintes. Les personnes sans enfants et libres de leurs dates de vacances veulent partir aussi en juillet-août.

Une simulation du nombre de français en vacances chaque jour de l'année, montre que les mois de juillet et d'août cumulent la majorité des journées de vacances (cf. graphique 1).

Les mille et un méfaits du cancer touristique

L'analyse des conséquences liées à cette double concentration dans l'espace et dans le temps amène à distinguer parmi les pays méditerranéens, deux catégories de pays :

- 1) ceux qui ont pu tenter, grâce au pétrole, le pari industriel (Algérie, Lybie)
- 2) ceux qui n'ont que le tourisme pour assurer leur développement économique.

Les premiers restent peu concernés par les conséquences du tourisme sur leur territoire. Par contre, les à coups de la consommation touristique peuvent bouleverser la vie économique et sociale des seconds. En effet, l'afflux subit de masses monétaires importantes n'est pas sans provoquer des tensions inflationnistes, d'autant plus graves que ces pays ne disposent pas de structures commerciales aptes à digérer ce surplus important et brutal de consommation. Il semble même, qu'à concentration égale, l'effet inflationniste est plus grand en Espagne qu'en France, et à fortiori en Tunisie ou en Turquie. Sur la Côte d'Azur, les grandes surfaces permettent de mieux encaisser le coup de sang de la saison touristique qu'en Afrique du Nord où les structures commerciales sont fragiles et insuffisantes.





De plus, la saisonnalité très marquée du tourisme ne peut apporter de solution satisfaisante aux problèmes d'emploi auxquels sont confrontés ces pays, et ce avec une intensité plus grande qu'ils maîtrisent mal une démographie galopante. Enfin, les efforts financiers généralement importants consentis pour créer les infrastructures nécessaires aboutissent à un gaspillage énorme, compte tenu de leur faible durée d'utilisation dans l'année. Les États doivent engager des sommes énormes dans les dépenses d'infrastructure avant que l'initiative privée prenne le relai. Le tourisme peut donc se comparer à un cancer dont les proliférations anarchiques perturbent, plus qu'elles ne stimulent, la vie des pays méditerranéens.

Avec au bout du compte une perte d'identité ?

Les effets perturbateurs du tourisme comportent donc des germes de conflits très graves avec les populations locales : frustrations découlant de la flambée des prix qui peut réserver aux seuls touristes des denrées de première nécessité, forte saisonnalité des emplois proposés, importance des équipements destinés à la seule population saisonnière. Mais les sentiments d'acculturation ou de pertes d'identité des pays les plus visités trouvent surtout leur origine dans l'arrivée massive de contingents touristiques, plus enclins à reproduire et imposer leurs schémas culturels, qu'à rechercher un contact authentique. Les tensions naissent non seulement du choc de cultures ou comportements trop différents qui minent les bases des sociétés autochtones, mais aussi de la compétition pour des biens aussi fondamentaux que l'eau (1), l'espace (2) ou la nourriture (3). Il est certain que la concentration dans le temps et dans l'espace hâtent les échéances de ces conflits.

Les répercussions sur l'environnement sont tout aussi préoccupantes. La concentration dans l'espace qui contribue à limiter au littoral — donc, à un milieu sensible — les zones de fréquentation touristique et la concentration dans le temps qui multiplie les effets des nuisances ou des prélèvements (ex. pêcheurs sous-marins), dégradent l'environnement, ou appauvrissent le milieu marin.

Des résultats inverses de ceux recherchés

On s'aperçoit donc que le tourisme offre exactement le contraire d'un modèle de développement. Sa logique, au terme de trois phases d'occupation, met le pays récepteur en coupe réglée :

Première phase :

- Infrastructure de base et hébergements mis en place par les Pouvoirs Publics.
- Fréquentation embryonnaire basée sur une saison courte.

Deuxième phase :

- Développement des hébergements et des moyens d'animation par le secteur privé.
- Allongement de la saison.

Troisième phase :

- Apparition d'un secteur immobilier.
- Fixation d'une clientèle qui s'approprie l'espace (par exemple les résidences secondaires).

Ce schéma est valable pour l'ensemble des pays méditerranéens. Il met en évidence deux des conséquences de la concentration dans le temps sur l'environnement :

- constitution d'un mur de béton sur le littoral (ex. Côte d'Azur)
- privation de l'espace et limite au droit d'accès à la mer (4)

Les pays non industriels condamnés au tourisme ?

Mais il y a plus grave ! Dans la mesure où la plupart de ces pays ne disposent pas d'industrie, il ne leur reste que la carte « tourisme » à jouer pour relayer une agriculture incapable de jouer un rôle moteur pour leur développement économique et social.

Bien loin d'être une panacée, le tourisme ne serait-il qu'un mirage ? Et dans la perspective d'un nouvel ordre économique mondial, est-ce cette forme de tourisme — donc de sous-développement — qui échoirait aux pays du Sud de la Méditerranée ? Cette évolution amène un certain nombre de respon-

sables à contester sa valeur en tant que moyen de développement et à le remettre en cause (5) avec d'autant plus de vigueur que celui-ci n'apparaît en définitive que comme une forme plus subtile de colonialisme.

Il est donc clair que les raisons qui limitent les capacités du tourisme en tant que modèle de développement découlent d'une concentration extrême des séjours dans le temps, et qu'une solution à ce type de problème suppose un infléchissement très sensible des modèles de loisirs et de leur dynamique.

Le ver est dans le fruit

L'analyse du mode de propagation de loisirs qu'a réalisé Thornstein Veblen dans sa « Theory of leisure class » montre que pour une bonne part la concentration tient à la nature même du loisir et qu'aucune évolution positive — à moins d'une action volontariste — ne doit être attendue... même si les valeurs relatives peuvent laisser croire à une tendance vers l'étalement (en réalité il ne s'agit pas d'un étalement, mais d'une saturation par la pointe). Veblen fait les constatations suivantes :

- 1°) Les loisirs — donc les vacances — sont restées longtemps un privilège des classes aisées (6).
- 2°) Les loisirs sont et demeurent un instrument de différenciation sociale : il y les partants et les non partants.
- 3°) Les vacances ont une valeur ostentatoire beaucoup plus marquée que les autres biens de consommation, ce qui aboutit à la création de normes très rigides.
- 4°) Le loisir a une valeur propre sans commune mesure avec la valeur symbolique qu'il représente. La rigidité de la norme explique la corrélation très étroite qui existe entre concentration dans le temps et concentration dans l'espace. Les vacances se prennent au bord de la mer et au mois d'août.

(1) Rappelons que durant l'été 1976, des altercations très vives ont opposé en Vendée des touristes et des agriculteurs à propos de l'appauvrissement en eau.

(2) L'achat d'un grand nombre de résidences secondaires par des Allemands suscite en Alsace des mouvements d'opposition.

(3) Les conflits entre pêcheurs et touristes sur les littoraux français de Méditerranée et de l'Atlantique.

(4) On a calculé que si tous les Français voulaient aller en même temps à la mer, ils ne disposeraient que de sept centimètres de littoral par personne.

(5) Dans une déclaration publique, le maire de la station des Rousses vient d'annoncer sa volonté de suspendre une politique qui n'aboutissait qu'à une prolifération des résidences secondaires pour favoriser les activités industrielles seules capables de fixer les jeunes pays.

(6) Dans la société romaine, le travail se définissait, pour les classes les plus aisées, par rapport au loisir, et non l'inverse comme actuellement (otium + neg otium) (loisir + négoce).

De la toute puissance de la norme

Ces postulats permettent de mieux comprendre un mécanisme qui s'articule en quatre temps et explique cette concentration.

1°) Pour se différencier, la catégorie sociale supérieure d'une société adopte un modèle de loisir donné qui la distingue des catégories inférieures (ex. vacances sur la Côte d'Azur au début du siècle)

2°) Dans la compétition sociale incessante qui caractérise toutes les sociétés, les catégories inférieures n'auront de cesse qu'elles n'aient accédé au modèle déterminé par les classes supérieures.

3°) Pour « maintenir » son rang, la catégorie supérieure devra trouver d'autres normes de loisir (voyages à Bangkok, safari en Afrique.... ou poterie en Ardèche).

en juin. Ainsi donc, si une évolution qui est très ancienne (8) semble se dessiner pour faire évoluer dans le temps la date de la pointe, aucun signe d'évolution spontanée ne laisse espérer un écrêtement de cette pointe. Son évolution spontanée peut tout au plus la déplacer.

Bison Fûté et les autres...

Néanmoins un certain nombre d'indices convergents manifestant une volonté soit de modifier l'état de fait, soit d'infléchir les modèles en vigueur semblent se faire jour pour les départs en vacances.

Les actions engagées depuis une dizaine d'années dans divers pays européens, apparaissent de nature à faire évoluer le problème. Une prise de conscience au niveau

Les bouchons : la partie visible de l'iceberg.

Les conséquences de la concentration des départs, si elles sont spectaculaires, restent limitées dans le temps et dans l'espace, et sûrement sans commune mesure avec les difficultés liées à la concentration des séjours. Il s'agit comme pour l'iceberg de la partie la plus évidente, mais sans doute pas la plus importante. Les pays récepteurs ne retirent aucun profit de l'étalement des départs. Cette solution n'intéresse que les pays émetteurs. Bison Fûté ne change rien au problème de la flambée des prix et de la sous utilisation des complexes touristiques de la Grande Motte ou d'Hammamet.

L'objectif fondamental des pays récepteurs reste l'étalement des séjours. Dans la mesure où l'essentiel des touristes en Méditerranée provient de l'Europe de l'Ouest, une contribution efficace de ces pays pour résoudre les problèmes qu'ils posent aux pays méditerranéens passe donc par une concertation au niveau européen pour étaler les séjours. Confrontés aux aléas d'une conjoncture dépressive, certains pays ouest européens ont, par le reflux de leurs travailleurs immigrés, exporté leur chômage. Par l'afflux brutal de leurs touristes, les nations ouest européennes n'exportent-elles pas aussi leurs nuisances ?

D'ailleurs, le strict étalement des départs devient, en raison du nombre de ménages concernés, rapidement inefficace sans un véritable étalement des séjours. Sans roulement dans l'automobile, « Bison Fûté » n'aurait pu assurer de bonnes conditions de départ pour l'été 1978. La meilleure répartition des vacances dans l'année est donc impérative pour les pays récepteurs, mais elle devient aussi une nécessité pour les pays émetteurs.

De la notion d'éco-solidarité

Un seul pays jusqu'à ce jour a résolu ce problème : la R.F.A. Une modulation des vacances scolaires par « Land » y autorise des départs en vacances de juin à octobre. Par contre aucune prise de conscience ne s'est encore opérée, au niveau européen, pour étaler les séjours ; la notion d'éco-solidarité qu'ont les pays émetteurs, par le choix de leurs dates de vacances, à l'égard des pays récepteurs, est inexistante. Pourtant qui pourrait mieux que le tourisme favoriser par les contacts qu'il suscite la naissance de cette solidarité ?

Or celle-ci est prise en défaut à l'intérieur même des pays. Les responsables de l'Éducation, en établissant le calendrier de l'année scolaire, se soucient-ils de l'impact de leurs décisions sur la vie des ménages et les mouvements de population ? Les entreprises se sentent-elles concernées par les difficultés des compagnies de transport confrontées aux pointes, par la hausse des prix de détail occasionnée par les fermetures simultanées de leurs établissements ? Les casseurs ne sont pas les payeurs. Il s'en faut !

L'étalement des vacances repose donc sur une prise de conscience nationale et internationale. Celle-ci s'est amorcée au niveau européen pour les départs en vacances entre la R.F.A. et le Bénélux. Elle est insuffisante

(7) L'objectif de la principauté de Monaco dans la mise en place de sa nouvelle politique touristique dans les années 75 peut se résumer ainsi : éviter qu'on ne soit assailli par les odeurs de pizza en descendant de sa Rolls.

(8) Dans l'ancien régime, les vacances se situaient à l'automne. Progressivement celles-ci tendent à se décaler vers le début de l'année et devraient aboutir à une coïncidence avec l'optimum climatique, différent selon les régions, qui se situe sur juin juillet et non juillet-août.



4°) Le mouvement gagne progressivement des couches sociales de plus en plus nombreuses : les Baléares sont ainsi découvertes dans un premier temps par une élite qui doit faire rapidement place à des catégories sociales inférieures de plus en plus nombreuses. (7).

L'accession aux vacances se fait donc à travers des normes spatiales et temporelles très strictes en raison de leur contenu symbolique. Les couches de plus en plus nombreuses qui accèdent aux vacances tiennent à le faire au mois d'août. Il est bien connu que les O.S. tiennent plus que les cadres à partir à ce moment là, mais que l'évolution de la norme fait partir ces mêmes cadres en plus grand nombre en juillet... jusqu'au jour où les O.S. trop nombreux en juillet inciteront les cadres à partir

La presse peut beaucoup pour créer une prise de conscience publique et changer les comportements.

national et même international semble se confirmer pour mieux étaler ces départs. En France, Bison Fûté guide avec succès depuis deux ans les estivants sur les sentiers des vacances. L'Allemagne et les pays du Bénélux sont pour leur part contraints depuis une dizaine d'années déjà de moduler leurs départs sur l'autoroute de la Vallée du Rhin. Cette prise de conscience au niveau européen devrait même s'accélérer depuis qu'aux Premières Rencontres Européennes du Cadre de Vie, les responsables présents ont découvert non sans surprise, la trop grande simultanéité des dates des vacances scolaires d'été pour 1978 (cf tableau II).



*1.500.000 heures perdues
dans les « bouchons » de l'été 1977.*

et un effort doit être engagé pour savoir quel est l'impact qualitatif et quantitatif de cette saisonnalité et le faire savoir.

L'étalement : une guerre « subversive »

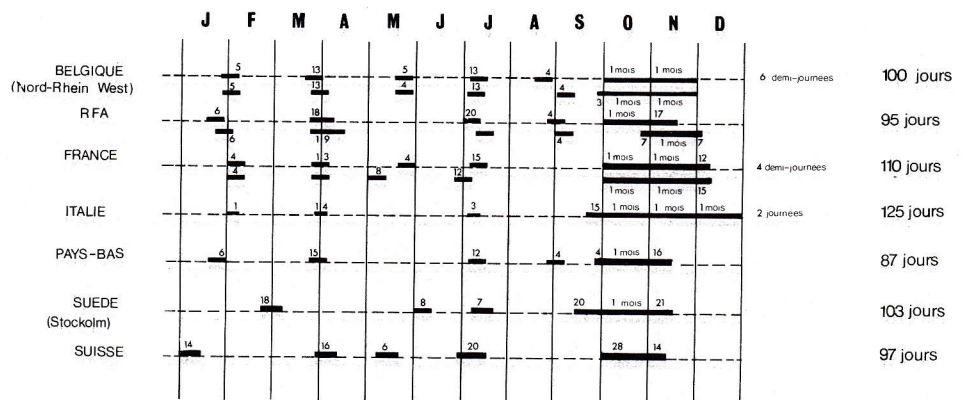
La réussite de l'étalement des vacances repose donc sur l'information. C'est en mettant les décideurs en face de leurs responsabilités qu'une prise de conscience pourra naître. Il y a plus d'ignorance que de mauvaise foi dans les comportements actuels, mais cela ne change rien aux résultats.

Deux exemples récents, pris en France, montre que cette guerre subversive peut porter ses fruits :

1) Les campagnes de presses menées cet automne par la SNCF et Air France sur les gains obtenus à la suite du décalage de huit jours par rapport au 10 août 1977 dans le secteur automobile, ont été déterminantes pour décider la Régie Renault à passer aux vacances par roulement dès 1978.

2) La simulation par les services de la Direction des Routes, des conséquences, sur la circulation routière, de la fixation au samedi 10 juillet 1978 des vacances scolaires a conduit le Ministère de l'Éducation Nationale à réexaminer sa décision.

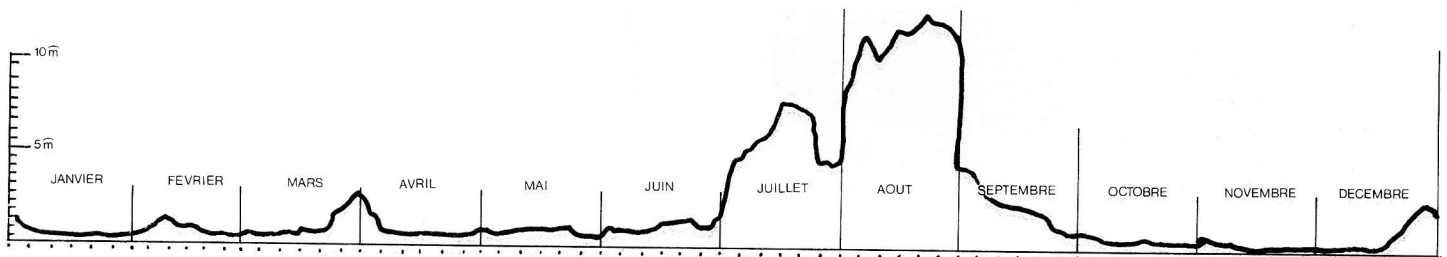
Par conséquent, l'avenir de la majorité des pays méditerranéens (mais celui aussi de tous ceux qui ont basé leur développement sur le tourisme) dépend d'une certaine écosolidarité entre les pays que le tourisme met en relation. Des instances telles que les conférences Nord-Sud, et, dans le contexte méditerranéen, le Plan Bleu, sont de nature à stimuler, grâce à une meilleure connais-



CALENDRIER COMPARATIF DES VACANCES SCOLAIRES
DANS 7 PAYS EUROPÉENS.
1970-71 1973-74

sance du phénomène touristique, une circulation plus rapide de l'information et des confrontations plus régulières entre parties concernées. C'est en menant cette guerre subversive de l'information que les pays méditerranéens pourront laisser retourner à ses flots désormais bleus le serpent de mer de l'étalement des vacances.

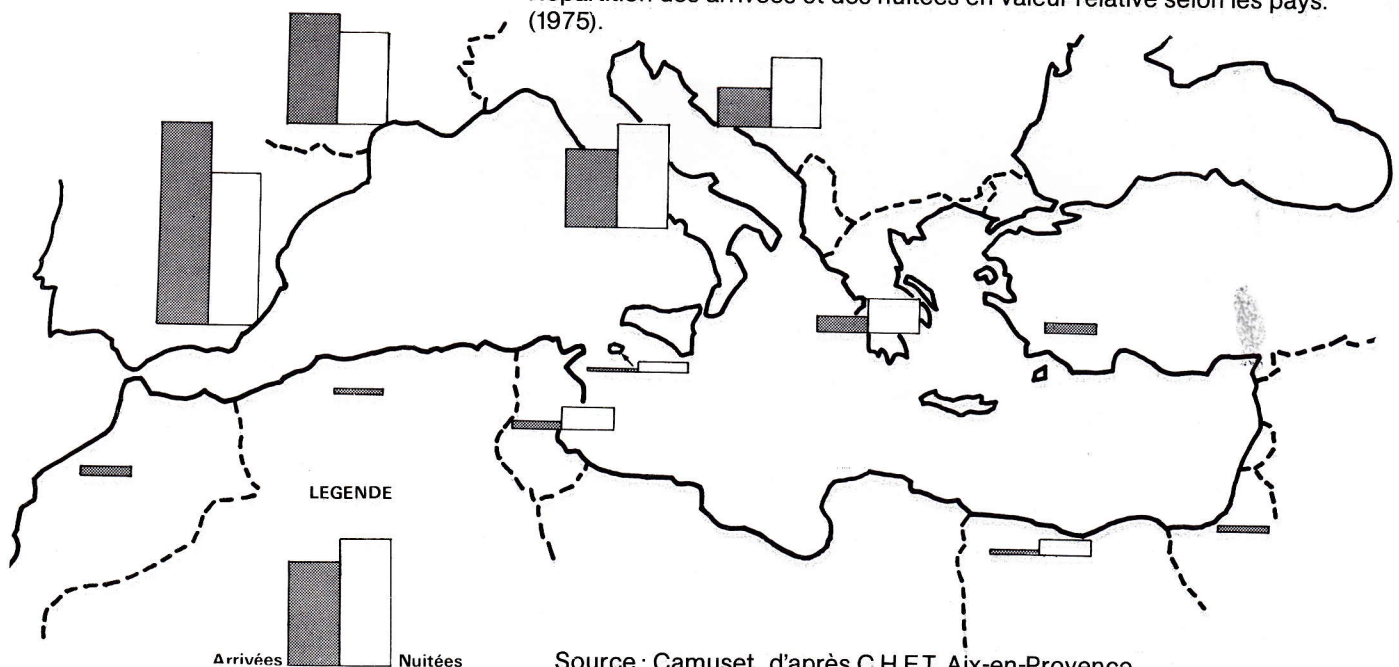
F.C.



RÉPARTITION DES JOURNÉES DE VACANCES PRISES PAR LES FRANÇAIS AU COURS
DE L'ANNÉE 1976.

Source CAMUSET
d'après S.E.T.

Répartition des arrivées et des nuitées en valeur relative selon les pays.
(1975).



Source : Camuset d'après C.H.E.T. Aix-en-Provence

Flexibilité du temps: une expérience allemande.

Bernard Teriet

Le concept de « flexibilité du temps » recouvre bien des possibilités, qu'il s'agisse d'heures de travail ou de la vie toute entière. Bernard Teriet, économiste, 35 ans, a travaillé à l'Institut de Recherches sur l'emploi et le marché du travail auprès de l'Institut Fédéral du Travail, à Nuremberg (1970-1977) ; il est aujourd'hui professeur à la Gesamthochschule de Kassel, pour l'économie du travail et ses aspects sociaux.



Le temps est une des dimensions de base de la vie : tout être humain et toute société ne cessent d'être confrontés au problème de sa maîtrise. Le temps est un problème clé pour l'humanité, mais il représente aussi un facteur essentiel quand il s'agit d'organiser la vie, en termes aussi bien individuels, culturels, qu'économiques et cela surtout dans des sociétés qui tendent vers la « société du loisir ». Sans vouloir aller au fond des problèmes qu'une société de ce type pourrait susciter, cette référence à une société du loisir montre bien que la prise en compte du phénomène temps dans les différentes sphères de la vie sociale est un bon indicateur de mode de vie au niveau individuel, local, ou national. Le temps a un immense pouvoir structurant et la formule de Ph. Lamour et J. de Chalendar « aménager le temps, c'est organiser la liberté » ne devient-elle pas : « Organiser la liberté, c'est aménager le temps »... ?

La question du temps se présente sous deux aspects. La première dimension, que l'on pourrait appeler « chronométrique », se réfère aux quantités de temps allouées à différentes activités. La seconde dimension, plus « chronologique », renvoie à la répartition de ces quantités de temps à l'intérieur du temps global dont on dispose. Il est certain que, dans ces deux dimensions, le problème de « l'allocation du temps » apparaît comme extrêmement complexe. Le temps a maintes facettes : on peut l'interpréter très différemment selon qu'il s'agit d'un temps « sacré » ou profane, mécanique ou socio-culturel individuel ou social...

Le libre choix du temps ou le temps souverain

Le travail reste encore très souvent soumis à des schémas dictatoriaux en termes de répartition du temps, schémas rigides sur lesquels l'individu ne peut exercer aucune influence. D'autres facteurs interviennent pour renforcer cette rigidité : le souci de protéger les classes laborieuses ou des impératifs économiques ou techniques. Mais notre propos n'est pas de faire l'historique du temps de travail puisque seul l'avenir nous intéresse.

Pour de nombreuses raisons, les schémas traditionnels d'aménagement du temps ne sont plus adaptés à une économie très développée, pas plus qu'ils ne sont acceptables en termes sociaux. (Le terme d'« écono-

mie » n'est pas pris ici seulement dans son acception au niveau national, mais aussi en termes d'économie de l'entreprise ou de la famille, qui réclament, en fait, une réelle organisation du temps).

Si l'on essaie de développer des schémas très sophistiqués d'aménagement du temps susceptibles de résoudre les problèmes actuels, en particulier en termes de temps de travail (qu'il s'agisse des travailleurs ou des secteurs productifs), on s'aperçoit vite qu'une approche moderne de l'aménagement du temps doit reposer sur le concept de « temps souverain ».

Comment le définir ? C'est le libre choix individuel en termes d'organisation du temps, sous ses aspects chronométriques aussi bien que chronologiques, durant toute la vie et à travers toutes les phases de la vie. Ce principe du « libre choix » est donc un facteur-clé d'aménagement du temps ; il ne l'est pas seulement d'ailleurs pour le travail et l'emploi, bien que ce secteur constitue un objectif primordial dans la mesure où il s'agit de bouleverser les structures établies. Ce principe du libre choix offre toutes sortes de possibilités de s'adapter à tous les cas particuliers. Il représente la base indispensable pour l'avenir vers une réelle flexibilité du temps de travail, flexibilité qui apparaît aujourd'hui essentielle à tous les niveaux de l'économie.

Trois manières « d'assouplir » le temps de travail

Pour parvenir à cette flexibilité souhaitable du temps de travail, il existe trois voies. La première consiste à aménager le temps de travail : l'individu ou l'entreprise répartit les horaires dans le cadre de la durée réglementaire du temps de travail en vigueur actuellement, c'est-à-dire les huit heures par jour, la semaine de 40 heures, ou les six semaines de vacances par an. Cette approche reste « chronométrique », selon la différenciation déjà employée ici. Elle repose sur le pluralisme des modèles, puisque la journée de six heures a déjà été introduite, sur une base de plein temps, dans une entreprise néerlandaise ; par ailleurs on trouve encore des emplois où les horaires peuvent atteindre 10 heures par jour.

La seconde façon d'envisager le temps de travail consiste à répartir des quantités de temps données dans un cadre précis. Cette vision « chronologique » tend à mieux répartir le temps de travail par rapport au

temps libre ; c'est le cas de la semaine de 40 heures répartie sur 7 jours de la semaine, au lieu de cinq.

La troisième approche mêle les deux thèmes précédents pour parvenir à une certaine flexibilité : temps de travail variable tout au long de la semaine, avec la possibilité de comptabiliser le temps de travail supplémentaire.

De nouveaux modèles

Une fois établi cet essai de définition de nouveaux schémas d'emploi du temps de travail, il reste à examiner les modèles concrets développés actuellement : déjà mis en pratique dans le secteur de la production, ou susceptibles d'être appliqués sous peu. On trouve deux approches différentes : une série de modèles se réfère au temps de travail quotidien, hebdomadaire, ou annuel, tandis que les autres concernent toute la vie active. Malgré dix ans de mise en pratique dans le monde, même dans les pays socialistes tels que la Pologne, l'horaire variable ne constitue qu'un premier stade dans la voie vers une réelle flexibilité du temps. Selon les prévisions actuelles, l'horaire variable pourrait être appliqué à 50 ou 60 % de la population active. Il existe une énorme demande, partiellement ignorée, pour un assouplissement du temps de travail qui contribuerait à améliorer la vie professionnelle de millions d'individus. Au delà de cet aspect quantitatif, on ne doit pas oublier les améliorations d'ordre plus qualitatif que peut apporter ce nouveau concept.

Les deux données les plus importantes en termes de flexibilité sont celles-ci : d'une part l'articulation entre le temps dit « invariable » et les heures de travail variables ou mobiles : d'autre part la possibilité de comptabiliser ces heures en crédit comme en débit. Chacun peut donc jouer avec ces données, et décider qu'une journée entière devient « invariable ». Dans le cas d'une semaine de travail qui va du lundi au samedi, on peut trouver un arrangement selon lequel le mardi, mercredi et jeudi sont considérés comme jours de travail obligatoires pour l'ensemble du personnel d'une entreprise, les autres jours devenant « flexibles ». Chaque individu choisit alors de travailler selon ses besoins, ou ses désirs, pendant ces jours là : par demi-journées, ou seulement un ou deux jours à plein temps. Chaque semaine, ces dispositions peuvent être ré-évaluées.

Quant à la possibilité de comptabiliser les heures de travail en crédit ou en débit, il existe cinq options, qui portent sur des périodes plus ou moins longues :

- Dans la journée : excepté un nombre d'heures fixes, les employés peuvent commencer plus tôt, finir plus tard, ou réduire la pause déjeuner.

- Dans la semaine : une fois fixé le nombre total d'heures de travail pour la semaine, on peut les répartir librement sur chacun des jours de travail.

- Dans le mois : on peut attribuer à telle ou telle semaine les heures de crédit gagnées auparavant, jusqu'au total mensuel imposé.

- Dans l'année : la plupart des schémas actuels fixent comme limite un seul jour « libre » par mois, mais ceci pourrait en principe aboutir à n'avoir, sur une base régulière, que des semaines de quatre jours.

La semaine de 40 heures : tabou en Europe

La semaine de quarante heures est restée jusqu'à aujourd'hui en Europe une condi-

tion obligatoire, qu'il était difficile de contourner. Cette rigidité cède un peu à cause du chômage latent un peu partout : on espère en effet pouvoir le combattre en réduisant le temps de travail des personnes actives. Plusieurs syndicats, en Europe, ont aussi affirmé leur intention de parvenir à imposer la semaine de 35 ou 36 heures, la semaine de 40 heures cessant d'être un dogme à leurs yeux. Mais il reste peu probable que cet objectif soit atteint très rapidement étant donnée la situation actuelle. Autre difficulté : le temps de travail ne pourrait être réduit qu'à la condition d'être accompagné de compensations financières. Prenons comme exemple le cas allemand : en 1975 l'employé moyen — homme ou femme — travaillait pendant 1714,08 heures par an : 40,32 heures par semaine de travail, 24,27 jours de vacances, 11,97 jours d'absence pour maladie... Si l'on prend comme base 40 semaines de travail effectif par an, passer à 36 h de travail par semaine équivaldrait à réduire d'environ 10 % le total annuel des heures de travail (donc à peu près 160 heures de moins). Dans l'état actuel des choses — et dans une situation économique assez morose — imposer une telle réduction demanderait des efforts considérables.

Ceci ne signifie pas pour autant que les Européens soient définitivement condamnés à des semaines de 40 heures. Il existe une autre solution : les employés pourraient choisir de travailler 10 ou 15 % de plus ou de moins que la norme hebdomadaire. M. X travaillerait 36 heures, Mme Y, 38 heures, M. Z 42 heures s'il le désire. Ce schéma d'aménagement du temps a fait l'objet de discussions depuis quelque temps déjà en Suède.

Le mi-temps : prometteur et rentable...

Il nous faut en venir maintenant au problème complexe que pose le travail à temps partiel : solution prometteuse s'il en est, mais qui reste pour le moment fortement dépendante du travail à plein-temps. Sans vouloir imaginer que seront bientôt surmontés tous les problèmes que soulève le travail à temps partiel, il existe pourtant deux voies qui permettraient de sortir de l'impasse actuelle.

La première — le travail en temps partagé — est déjà expérimenté par nombre d'américains, surtout en Californie. Barney Olmsted définit ainsi le problème : « une des idées les plus ancrées dans notre esprit est que seuls les gens qui travaillent au moins 40 h par semaine sont ambitieux, motivés et font un travail sérieux ». Des enquêtes récentes montrent pourtant que la formule à temps partiel attire nombre d'employés. Mais les activités à temps partiel intéressantes sont rares, les emplois « sérieux » restant systématiquement à temps plein.

Qu'est ce que le travail à temps partagé ? C'est une forme permanente de travail à temps partiel, deux personnes remplissant parallèlement les tâches qu'exige un seul emploi, et partageant donc cette fonction (ou bien trois personnes pour deux emplois...) Salaires et primes sont calculés au prorata de la durée du travail de chacun. Le fait qu'un emploi puisse être partagé dépend surtout de la nature du travail qu'il comporte. Ainsi, les dossiers traités par un seul travailleur social pourraient être répartis entre deux personnes ; le travail d'une standardiste pourrait aussi très bien être partagé. Ces deux postes n'exigent pas, en

effet une coordination particulière entre les employés qui se partageraient les tâches. Mais dans le cas d'un ingénieur-modéliste, le partage en deux signifierait une répartition des responsabilités et nécessiterait un vrai travail en équipe, même si celle-ci est limitée à deux personnes.

La coordination indispensable resterait délicate à établir. Mais entre ces cas extrêmes, il existe mille solutions possibles. Ce partage pourrait même dépasser le cadre du travail : deux femmes qui se partageraient un emploi, partageraient aussi la garde de leurs enfants.

Reste un point important : le travail à temps partiel n'est intéressant que s'il recouvre les mêmes avantages que le plein-temps. Une enquête a été menée sur ce thème au Canada, mais ses résultats valent aussi bien pour les conditions de l'emploi en Europe. Si l'on en croit ses conclusions, il existe deux marchés distincts : un pour les emplois à plein-temps, l'autre pour les emplois à temps partiel, marchés qui se complètent plus qu'ils ne s'opposent. On peut donc en conclure que le partage des tâches offrirait aux gens à la fois les avantages d'un emploi à plein temps et la liberté d'un mi-temps. Perspective fascinante...

Il ne nous est pas possible de passer en revue toutes les implications de cette notion nouvelle en termes de contrat de travail. Soulignons cependant les points suivants :

- L'intérêt que suscite cette formule dépasse les catégories d'âge, de sexe, ou de qualification professionnelle. Nombre d'employés à plein temps aimeraient réorganiser leur travail dans ce sens.

- La plupart des emplois pourraient être restructurés dans ce sens : ils y gagneraient en qualité de service et d'attention ; les heures des pointe seraient aussi mieux couvertes.

- D'autres avantages : deux types d'aptitudes au lieu d'un seul pour un emploi. Le partage des tâches permet d'ouvrir l'éventail de recrutement et un enrichissement des tâches accru pour chacun des coéquipiers. Il stimule la créativité et l'imagination.

- En définitive, cette formule peut apporter une meilleure productivité.

Un point reste à élucider : cette formule développée dans le contexte du marché américain et de ses conditions en termes de sécurité sociale, pourrait-elle être transposée à l'Europe ? C'est un problème qu'il faudra soigneusement analyser ; mais si l'on avait parlé, il y a vingt ans, d'horaires variables à un employeur, il aurait sauté au plafond : c'est pourtant une formule qui va en se généralisant.

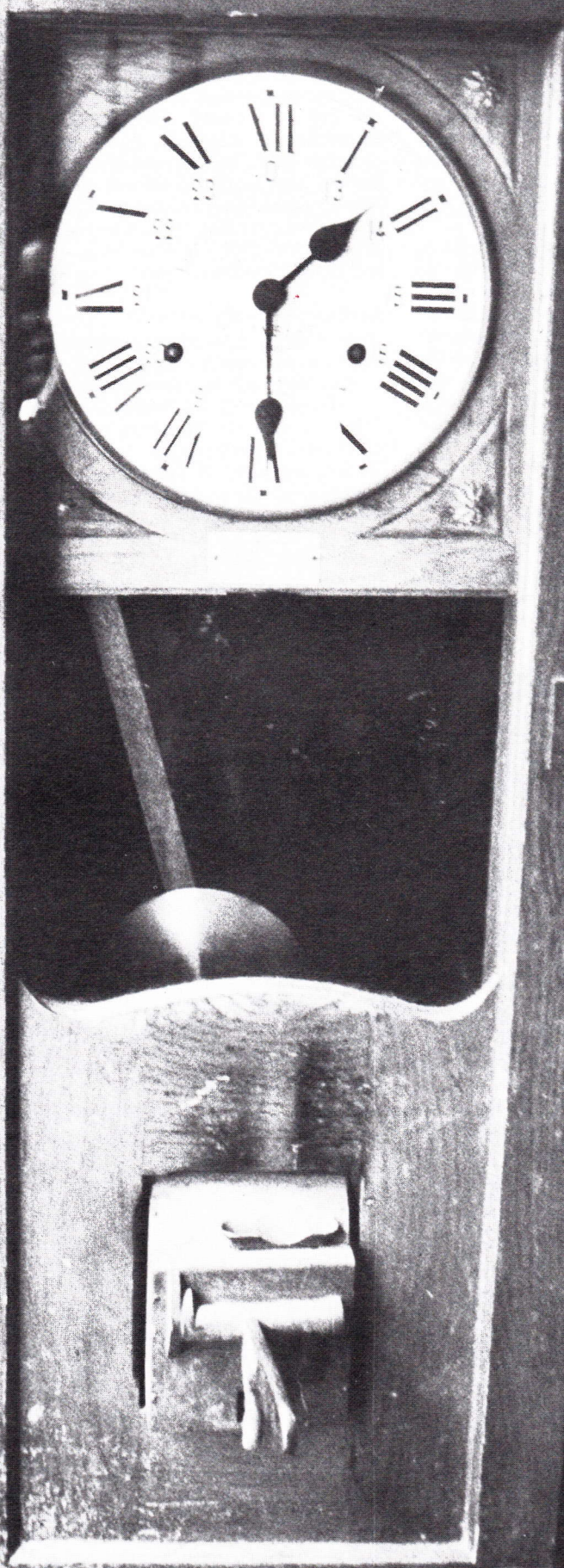
1200 heures par an, ou un an sur deux

Dernière possibilité, qui va beaucoup plus loin que tous ces autres schémas déjà envisagés : le contrat de travail à l'année. Il s'agit d'envisager le travail d'une manière globale, et non par simple addition comme nous le faisons encore aujourd'hui. Au début de chaque année, l'employeur et l'employé se mettent d'accord sur le nombre d'heures de travail qui doit être effectué dans l'année. La manière dont ce travail se répartit durant cette période peut être définie à ce moment là, ou rester ouverte.

On peut ainsi imaginer cette formule : l'année de travail débute avec un compte débiteur qui se remplit au fur et à mesure. M. X s'est mis d'accord avec son patron sur

*La « pointeuse »,
un héritage du XIX^e siècle ?*

	8	9	10
	18	19	20
	28	29	30
	38	39	40
	48	49	50
	58	59	60
	68	69	70
	78	79	80
	88	89	90
	98	99	100
1	108	109	110
2	118	119	120
3	128	129	130
4	138	139	140
5	148	149	150
6	158	159	160
7	168	169	170
8	178	179	180
9	188	189	190
10	198	199	200
11	208	209	210
12	218	219	220
13	228	229	230
14	238	239	240
15	248	249	250
16	258	259	260
17	268	269	270
18	278	279	280
19	288	289	290
20	298	299	300



1122

le fait qu'il travaillerait 1200 heures en 1978 : il peut, en pratique, ne venir que 120 fois à son bureau et y rester 10 heures, ou y venir 240 fois pour 5 heures seulement...

C'est évidemment cette formule qui donnerait la plus grande souplesse en termes d'aménagement du temps. Ce type de contrat global apporterait une certaine flexibilité dans les cas où l'horaire variable est impossible à appliquer. C'est un point important dans la mesure où cela permettait d'éviter toute discrimination dans la restructuration du temps de travail.

D'autres aspects apparaissent comme très intéressants : en effet, l'individu est susceptible de choisir le type de contrat le mieux adapté à ses besoins, qui respecte donc le mieux l'équilibre souhaité entre travail et loisirs, entre vie familiale et vie professionnelle.

Cette formule pourrait aussi, semble-t-il, constituer un excellent moyen d'aborder de nouveaux modes de vie, ou de nouvelles approches par rapport au travail : il permet en effet à l'individu de choisir ses objectifs professionnels et la façon d'organiser sa vie. Année sabbatique ou périodes de repos entre les trois grandes phases de la vie (éducation - vie active - retraite) : la souplesse de ce système offre toutes sortes de possibilités. Qu'en est-il pour l'employeur ? Dans la mesure où le contrat annuel ne comporte que des heures de travail effectif, cette formule constitue peut-être une solution à l'absentéisme. Bien que ce thème soit « tabou », les effets néfastes de l'absentéisme sur la production ne peuvent être ignorés et il faut bien prendre des mesures

pour arriver à le supprimer. Selon les termes d'un chef d'entreprise suédois : « il devient impossible de planifier la main d'œuvre d'un jour sur l'autre ; nous ne pouvons être sûrs des effectifs sur lesquels compter demain ». Pourtant une bonne gestion du personnel passe par une connaissance précise des effectifs disponibles et la certitude de pouvoir compter sur eux.

Il est évident que cette formule de contrat à l'année implique une sorte de cassure par rapport à l'histoire du temps de travail. Il ne faut pas se masquer le fait qu'il reste encore nombre de points à résoudre avant d'être sûr que ce système favorise à la fois employeurs et employés. Il est cependant probable que cette formule se développera partout dans le monde aussi largement que l'horaire variable ces dernières années. Plusieurs pays y pensent, et en Allemagne Fédérale, douze entreprises de plus de 1000 employés l'ont déjà adoptée.

La place du travail dans la vie

Voici donc un catalogue de toutes les solutions de rechange par rapport aux schémas traditionnels qui régissent le temps de travail : la plupart de ces formules auront une influence considérable sur les modes de vie et les conditions de travail.

Il faut aujourd'hui rechercher une plus grande souplesse en termes de styles de vie et éviter les ruptures brutales entre la vie active et la retraite : c'est un thème souvent repris aujourd'hui, mais restent à trouver les moyens de concrétiser cette conviction. Il existe déjà certaines expériences qu'il faudrait étendre et développer, de retraite « à la

carte ». En Suède, les gens de 60 à 70 ans ont la possibilité légale de combiner travail à temps partiel et retraite. Des formules de pré-retraite ou de retraite progressive existent aussi en France ou en Angleterre : on les trouve surtout dans les entreprises qui pratiquent une politique d'avant-garde en termes de relations sociales. Tous ces programmes ont pour base la réduction graduelle du temps de travail pendant les années qui précèdent la mise à la retraite. Les systèmes varient de réductions horaires ou hebdomadaires, à une extension de la durée des vacances, pendant cette période de pré-retraite. Leur objectif est de faciliter le changement de rythme, et d'habituer les travailleurs à leur nouvel état. Ces systèmes offrent souvent une combinaison de la réduction du temps de travail avec une sorte de « formation » à la retraite, destinée à aider les gens à jouir de ce troisième âge de leur vie.

Mais si l'articulation entre vie active et retraite suscite un champ d'idées positives, il n'en va pas de même pour le passage de la période d'éducation à l'entrée dans la vie active. L'acuité de ce problème va en grandissant, les jeunes ayant de plus en plus de mal à s'insérer dans le monde du travail. Cette situation est, bien entendu, le résultat de données plus complexes, mais le chômage des jeunes s'aggrave : cet état de fait demande que l'on trouve des formules plus souples pour passer de la période d'éducation à la vie active, formules qui constitueraient un moyen complémentaire de lutte contre le chômage.

B. T.



LE TRAVAIL POSTÉ

James Carpentier

Dans le « travail posté » des groupes ou équipes de travailleurs se succèdent sur un même lieu de travail, permettant à l'entreprise de fonctionner plus de 40 heures par semaine. On distingue trois types d'organisation : les « systèmes discontinus », dans lesquels la durée totale de l'activité journalière de l'entreprise est inférieure à 24 heures, comportant donc un arrêt journalier et généralement en plus, un arrêt de fin de semaine ; les « systèmes semi-continus », dans lesquels l'activité est assurée pendant 24 heures sans arrêt journalier mais avec arrêt en fin de semaine ; les « systèmes continus », dans lesquels l'activité est assurée sans aucune interruption journalière ou hebdomadaire, y compris pendant les jours fériés.

Ce type d'organisation pose des problèmes précis : par exemple, les aspects légaux consécutifs au fait de travailler à des heures différentes de celles de la journée dite « normale », ou des aspects sociaux découlant des décalages par rapport aux rythmes de la vie sociale courante.

La vie familiale s'en trouve aussi perturbée. Quelles solutions entrevoit-on aujourd'hui pour atténuer les inconvénients du travail par équipes ? James Carpentier, expert auprès du Bureau International du Travail (Service des conditions du travail et de vie) à Genève, en propose quelques unes...

J. Carpentier, spécialiste des problèmes d'ergonomie et de conditions de travail est également, conseiller auprès du Centre Européen et Universitaire d'Ecologie Humaine de l'Université de Genève.

Les questions posées par le travail posté relèvent largement de l'existence de divers rythmes et des décalages introduits entre ces rythmes : rythmes biologiques, rythmes de la vie industrielle, rythmes de la vie familiale et sociale. Ces questions peuvent s'axer autour de trois types de problèmes : problèmes de liberté et d'égalité dans l'accès à l'emploi, qui résultent, en partie, de l'incapacité de certains travailleurs à s'adapter au travail posté et sont conditionnés par la proportion qui existe entre les effectifs des emplois postés et des emplois en journée normale. Problèmes de relativité, en fonction des situations locales, nationales et internationales et de relation entre les rythmes de la vie de travail, de la vie familiale et de la vie collective. Problèmes d'intégration des travailleurs postés, dans la législation comme dans la mise en œuvre des aménagements des conditions de travail et du cadre de vie.

Les solutions, au delà d'une condamnation justifiée seulement pour certains aspects, posent des problèmes d'aménagement qui relèvent de la recherche technique, de l'ergonomie, de l'évaluation économique et sociale, de la dynamique des rapports sociaux, de l'aménagement du territoire et de l'encadrement juridique.

Ces solutions tendront à réduire au minimum indispensable les effectifs en poste la nuit. Elles tendront aussi à réduire la charge de travail et la durée d'affectation en travail posté de nuit ou continu. Elles tendront enfin à réduire les contraintes et les conséquences familiales et sociales du travail posté par une participation aux aménagements du cadre de vie.

On voit se poser trois types de problèmes, pas toujours distincts. D'abord les problèmes généraux du travail par équipes. Par exemple, les aspects légaux consécutifs au fait de travailler à des heures différentes de celles de la journée, dite normale ou des aspects sociaux découlant des décalages par rapport aux rythmes de la vie sociale courante.

Ensuite les problèmes propres au travail par équipes discontinu à 2 postes. Ils se posent notamment en fonction des heures de prise et de cessation de poste, précoces ou tardives.

Enfin, les problèmes propres au travail par équipes en semi-continu et continu, à trois postes. Les systèmes semi-continus obligent (soit à titre permanent dans les cas des systèmes à poste fixe, soit à titre périodique, dans les cas de systèmes à poste alternant), d'une part, à des périodes de travail de nuit, d'autre part, à des périodes de sommeil diurne. Les systèmes continus obligent, en outre, à un travail pendant les fins de

semaines. Ces problèmes concernent la santé avec un travail de nuit plus pénible, un sommeil de jour moins réparateur et des alternances qui bouleversent les rythmes biologiques. Ils concernent aussi la vie familiale et sociale par les décalages qui réduisent la participation.

Le travail posté progresse-t-il ?

Les tendances sont triples : progression du travail posté discontinu ; freinage du travail posté semi-continu et continu dans les pays industrialisés ; instauration rapide du travail posté semi-continu et continu dans les pays en industrialisation rapide.

Parmi les facteurs de progression, citons : la tendance à la croissance ; les caractéristiques et les règles de fonctionnement des sociétés industrialisées, quels que soient leurs régimes politiques ; les pressions résultant de la compétition pour la conquête des biens, des marchés ou des pouvoirs ; les conséquences des transferts de technologie et l'industrialisation de nombreux pays. S'y ajoutent les problèmes d'emploi, qui sont liés à la démographie, aux conditions de travail propres à certains types d'emploi, à la disponibilité de travailleurs migrants, aux transferts de main d'œuvre agricole, notamment féminine, vers l'industrie et les services ; aux déplacements mondiaux des zones et des types de production industrielle.

Parmi les facteurs de ralentissement, et même de régression, spécialement du travail posté semi-continu et continu, citons : une meilleure connaissance des conséquences médicales et sociales du travail de nuit et du travail alternant ; les difficultés, pour l'entreprise et le travailleur de reclassement des travailleurs devenant inaptes ou désireux de quitter le travail posté, accrues par la rapidité d'évolution des technologies ; les oppositions des travailleurs et de leurs familles aux contraintes et difficultés accompagnant le travail posté ; l'implication croissante de personnels qualifiés et de cadres dans les systèmes continus ; le changement d'attitude des syndicats et de nombreux travailleurs à l'égard des avantages financiers du travail de nuit ; une meilleure évaluation du coût social du travail posté.

Vingt ans de recherches ; quels résultats ?

Les études scientifiques ou techniques ont été nombreuses depuis une vingtaine d'années. Elles permettent de conclure que les problèmes de santé sont réels mais relatifs, que les aménagements techniques et organisationnels sont possibles, que les problèmes sociaux sont ressentis plus vivement, que les avantages financiers sont souvent un obstacle aux aménagements.

Plus précisément :

- d'une manière globale, statistique, les troubles de santé sont plus nombreux et plus graves chez les travailleurs ayant pratiqué le travail par équipes en continu ;

- certains travailleurs sont susceptibles d'une bonne tolérance, organique ou psychologique, mais cette tolérance, liée à des conditions familiales ou personnelles qui évoluent dans le temps, n'est pas acquise définitivement ; cette tolérance diminue avec l'âge ;

- la fréquence et la gravité des troubles constatés sont influencées par les conditions de vie et de travail ;

- les problèmes de santé sont réels mais relatifs et ne constituent qu'une partie, peut-être pas toujours la plus importante, des conséquences sociales du travail par équipes ; les décisions sont donc basées sur des options politiques et sociales ;

- les conséquences sur la vie familiale et sociale sont variées : elles sont liées à l'aptitude de la famille et aux situations particulières.

Les actions des organisations de travailleurs, en partie basées sur les conclusions des études précédentes, se manifestent surtout, depuis une dizaine d'années : publication d'études, de sondages, d'articles et de tracts ; formation de militants sur ces questions ; enfin à partir de 1973, déclenchement de conflits plus ou moins étendus.

Les actions des organisations d'employeurs portent, surtout depuis une dizaine d'années, sur des études et sur des essais d'aménagement, soit dans certaines entreprises, soit dans certaines branches professionnelles, les situations et les problèmes étant bien différents d'une industrie à l'autre.

Sur le plan professionnel, en France l'Accord National Interprofessionnel de 1975 a abordé le problème sans parvenir à une solution générale ; mais surtout depuis 1975, des conventions collectives font une place particulière au travail posté.

Le cas français

Le gouvernement français, après le financement, dès 1965, de certaines études, a eu le souci de protéger la santé des travailleurs, de limiter la progression du travail de nuit et d'améliorer les conditions du travail et de vie des postés.

Citons d'abord les rapports demandés par les ministères. Rapport du Comité d'étude pour la réforme de l'entreprise (rapport Sudreau) de 1975 (« réduire le travail posté et limiter le travail de nuit »...) ; rapport de la Commission des inégalités sociales de 1975 (« éliminer progressivement... les con-

ditions de travail particulièrement pénibles... travail de nuit, travail en trois équipes ») ; rapport du Ministère du Travail, spécialement consacré à des propositions pour l'aménagement des conditions de travail posté (rapport Wisner-Carpentier) de 1976 (« réduire les effectifs postés de nuit, améliorer les conditions de travail et de vie des postés »). Vont dans le même sens les publications de l'INRS (1975) et les actions de l'ANACT (Agence Nationale pour l'Aménagement des Conditions de Travail). Citons ensuite les dispositions réglementaires du 6 décembre 1976 (interdisant la création de nouveaux emplois postés, recommandant l'abaissement de la durée du travail des postés, prévoyant une aide financière aux entreprises envisageant des aménagements du travail posté).

Rappelons enfin l'action déclenchée sur le plan international par la saisie, en décembre 1976, du Conseil des Ministres des Communautés Européennes, en vue d'une réglementation limitant le développement du travail posté.

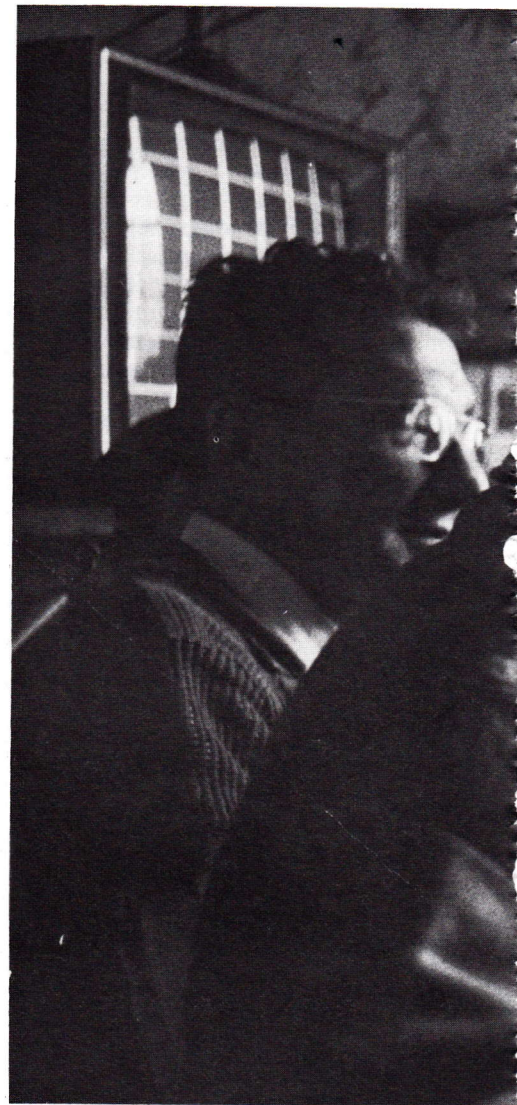
Dans le monde : un certain « consensus »

Sur le plan international, on relève les études et discussions : du Bureau International du Travail (avec l'ouvrage sur le travail par équipes de Maurice en 1971 et Cazamian, en 1977 et avec le Colloque International de 1977) ; de l'Organisation Mondiale de la Santé, en 1976 ; de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (avec les réunions d'employeurs et de travailleurs de 1973 et 1974) ; de la Commission des Communautés Européennes (avec une première étude de la CECA en 1962).

Les évolutions et les positions des milieux intéressés varient selon les pays et leurs contextes ou situations. Mais on relève, en schématisant : l'unanimité des gouvernements sur la nécessité de prendre des mesures réglementaires de protection des travailleurs y compris contre leurs propres abus, avec des propositions variées sur la justification ou la nécessité du travail posté ; une position de la plupart des syndicats en faveur d'une limitation du travail de nuit et le refus de sa justification par des motifs autres que techniques : des positions diverses des patronats, notamment en fonction du poids relatif des coûts de main d'œuvre dans le prix de revient de leur production.

Après cet aperçu de la situation, quelques remarques sur les aménagements en relation avec le cadre de vie.

Je ne reprendrai pas les propositions d'aménagement contenues dans le rapport (1) remis en 1976 au Ministre du Travail. Je soulignerai simplement quelques idées-



force.

Première idée : préserver la liberté de choix.

La variété des réactions individuelles, qui actuellement ne peuvent pas être prévues par des tests et les différences de tolérance des travailleurs et de leurs familles, tolérance qui évolue au cours de la vie et diminue avec l'âge, entraîne la nécessité de préserver au maximum la liberté de choix dans le recrutement et dans l'affectation à un emploi posté de nuit de manière à ce qu'aucun travailleur ne soit astreint à un travail de nuit non désiré. S'y ajoute le souci d'une égalité d'accès à l'emploi, quelles que soient les qualifications, notamment entre femmes et hommes. Cette liberté et cette égalité supposent : des moyens d'information, au cours de la formation profession-



Pause de nuit.

Les effectifs du travail « posté » ont considérablement augmenté depuis ces dix dernières années.

nelle et à l'embauche, sur les conditions et conséquences du travail posté ; des possibilités effectives de reclassement en cours de carrière, avec des possibilités de maintien ou d'acquisition des connaissances facilitant les reclassements et les conversions. Mais ces reclassements sont conditionnés par les proportions entre emplois de nuit et emplois en journée normale, soit dans l'entreprise, soit dans la région, soit dans la qualification, ce qui suppose une limitation des emplois de nuit. D'où l'intérêt de la recherche technique, des études d'organisation, des mesures

réglementaires, des incitations financières tendant à réduire les effectifs de nuit.

La relativité des difficultés

Les conditions de travail et de vie des postés et de leurs familles et la tolérance des travailleurs sont largement influencées par les situations locales. Par exemple, dans les petites entreprises situées en zones rurales les nuisances et difficultés sont sensiblement réduites. C'est dire que l'aménagement du territoire, avec ses conséquences sur la répartition des lieux de production, sur l'habitat sur les transports, sur les infrastructures collectives, peut jouer un rôle sensible dans l'amélioration des conditions de vie des postés ; c'est dire, à l'inverse, que les jugements et les aménagements relatifs au

travail posté doivent tenir compte de ces situations.

Mais cette idée de relativité joue aussi dans l'évaluation technique, économique et sociale. Ainsi la distinction entre nécessités techniques et économiques est souvent artificielle, car la plupart des nécessités, dites techniques, de continuité des processus ou des services pourraient être surmontées en y consacrant des investissements suffisants, soit en recherches, soit en installations.

Cette idée de relativité s'applique aussi à la durée du travail. Par exemple, la réduction de la durée du travail, si elle augmente le nombre des travailleurs astreints au travail posté peut, à partir d'un certain seuil, faciliter l'aménagement, d'horaires plus satisfaisants dans le travail de nuit.



Elle s'applique enfin à l'aménagement car c'est en fonction de l'importance relative des effectifs postés que seront évalués et choisis les aménagements collectifs nécessaires.

Banalisation ou intégration ?

Les dispositions de la législation du travail interviennent généralement à titre d'exception ou de dérogation lorsqu'il s'agit de travail posté. De plus, certaines dispositions générales de protection du travailleur s'opposent souvent dans le travail posté à des aménagements du travail ou des conditions de vie.

Tout en veillant très strictement à la limitation du travail de nuit et aux protections nécessaires des travailleurs postés, la législation devrait intégrer le travail posté, pour le banaliser et le faire bénéficier des aménagements du temps de travail et du cadre de vie. Inversement, le travail posté discontinu peut contribuer au mouvement d'aménagement en permettant à d'autres catégories de travailleurs ou de consommateurs de bénéficier des moyens et infrastructures, par exemple de loisir.

En conclusion, la remise en cause actuelle du travail posté porte à la fois sur les justifications techniques, économiques et sociales du travail posté, notamment en continu et sur les conditions du travail par équipes et, spécialement, du travail de nuit.

*Volvo ou SAAB en Suède :
à la pointe du progrès
dans l'amélioration des conditions
de travail...*

Cette remise en cause conduit à distinguer trois types de problèmes d'aménagement :

- des problèmes d'ordre général, notamment : comment faire bénéficier les travailleurs par équipes des dispositions générales d'aménagement du cadre de vie ; quels sont les aménagements particuliers qui leur sont en outre nécessaires ? Comment rendre le travail par équipes plus utile à la collectivité ?

- des problèmes spécifiques du travail de nuit, liés notamment à la santé et à la liberté de l'emploi, en particulier : comment limiter les effectifs des emplois de nuit tout en préservant le niveau de l'emploi ; comment protéger la santé des travailleurs de nuit encore nécessaires ?

- des problèmes particuliers au travail par équipes, plus aigus dans le travail alternant ou continu, et notamment : comment préserver et faciliter la vie familiale et sociale de ces travailleurs ?

J. C.

(1) Rapport sur « l'Aménagement des conditions du travail par équipes successives (travail posté) », préparé sous la direction d'Alain Wisner, à la demande du Ministère du Travail, A.N.A.C.T., juin 1976.

L'Utopie: six heures de travail par jour.

Thomas More

Quelques utopistes ont imaginé avec complaisance un avenir délectable où le travail serait devenu une part intéressante du loisir. Ce n'est ni le cas de Sébastien Mercier, ni de Louis Cabet, ni de Thomas More qui, dans leurs « villes idéales », mettent leurs citoyens modèles à la tâche. Dans le livre second de « l'Utopie », Thomas More voit ainsi le travail : six heures de travail par jour, chaque jour de l'année, une population continuellement active, des vêtements de travail faits pour durer sept ans au moins... On est loin d'un Eden tranquille ou du droit à la paresse ! Né en 1478, Grand Chancelier d'Angleterre de 1529 à 1532, sous Henri VIII, Thomas More a été décapité en 1535.

« A man for all seasons » (un homme pour toutes les saisons, c'est-à-dire universel), comme l'appelle l'un de ses biographes, Sir Thomas More, malgré le poste élevé qu'il occupait et sa réputation d'humaniste et d'intellectuel — il est l'auteur de l'Utopie, — était effectivement un homme de tous les jours, familier et étonnamment proche de nous.

Père de famille, il avait une femme acariâtre et une fille qu'il adorait. Mais il incarnait, avant tout, les vertus typiquement anglaises : l'amour de la vie familiale, de sa maison et de son jardin, des animaux, et possédait le don, anglais par excellence, du sens de l'humour. Même sur l'échafaud, il pouvait encore plaisanter, en écartant sa barbe de la hache du bourreau, car elle était innocente de trahison ».

Des arts et métiers

Il est un art commun à tous les Utopiens, hommes et femmes, et dont personne n'a le droit de s'exempter, c'est l'agriculture. Les enfants l'apprennent en théorie dans les écoles, en pratique dans les campagnes voisines de la ville, où ils sont conduits en promenades récréatives. Là, ils voient travailler, ils travaillent eux-mêmes et cet exercice a, de plus, l'avantage de développer leurs forces physiques.

Outre l'agriculture, qui, je le répète, est un devoir imposé à tous, on enseigne à chacun une industrie particulière. Les uns tissent la laine ou le lin ; les autres sont maçons ou potiers ; d'autres travaillent le bois ou les métaux. Voilà les principaux métiers à mentionner.

Les vêtements ont la même forme pour tous les habitants de l'île ; cette forme est invariable, elle distingue seulement l'homme de la femme, le célibat du mariage. Ces vêtements réunissent l'élégance à la commodité ; ils se prêtent à tous les mouvements du corps, le défendent contre les chaleurs de l'été et le froid de l'hiver. Chaque famille confectionne ses habits.

Tous, hommes et femmes, sans exception, sont tenus d'apprendre un des métiers mentionnés ci-dessus. Les femmes, étant plus faibles, ne travaillent guère qu'à la laine et au lin, les hommes sont chargés des états plus pénibles.

En général, chacun est élevé dans la profession de ses parents, car la nature inspire d'habitude le goût de cette profession. Cependant, si quelqu'un se sent plus d'aptitude et d'attrait pour un autre état, il est admis par adoption dans l'une des familles qui l'exercent ; et son père, ainsi que le magistrat, ont soin de le faire entrer au service d'un père de famille honnête et respectable.

Si quelqu'un, ayant déjà un état, veut en apprendre un autre, il le peut aux conditions précédentes. On lui laisse la liberté d'exercer celui des deux qui lui convient le mieux, à moins que la ville ne lui en assigne un pour cause d'utilité publique.

La fonction principale et presque unique des syphogrates est de veiller à ce que personne ne se livre à l'oisiveté et à la paresse, et à ce que tout le monde exerce vaillamment son état. Il ne faut pas croire que les Utopiens s'attellent au travail comme des bêtes de somme depuis le grand

matin jusque bien avant dans la nuit. Cette vie abrutissante pour l'esprit et pour le corps serait pire que la torture et l'esclavage. Et cependant tel est partout ailleurs le triste sort de l'ouvrier !

Les Utopiens divisent l'intervalle d'un jour et d'une nuit en vingt-quatre heures égales. Six heures sont employées aux travaux matériels (1), en voici la distribution : Trois heures de travail avant midi, puis dîner. Après midi, deux heures de repos, trois heures de travail, puis souper.

Ils comptent une heure où nous comptons midi, se couchent à neuf heures, et en donnent neuf au sommeil.

Le temps compris entre le travail, les repas et le sommeil, chacun est libre de l'employer à sa guise. Loin d'abuser de ces heures de loisir, en s'abandonnant au luxe et à la paresse, ils se reposent en variant leurs occupations et leurs travaux. Ils peuvent le faire avec succès, grâce à cette institution vraiment admirable.

Tous les matins, des cours publics sont ouverts avant le lever du soleil. Les seuls individus spécialement destinés aux lettres sont obligés de suivre ces cours ; mais tout le monde a droit d'y assister, les femmes comme les hommes, quelles que soient leurs professions. Le peuple y accourt en foule ; et chacun s'attache à la branche d'enseignement qui est le plus en rapport avec son industrie et ses goûts.

Quelques-uns, pendant les heures de liberté, se livrent de préférence à l'exercice de leur état. Ce sont les hommes dont l'esprit n'aime pas s'élever à des spéculations abstraites. Loin de les en empêcher, on les approuve, au contraire, de se rendre ainsi constamment utiles à leurs concitoyens.

Le soir, après souper, les Utopiens passent une heure en divertissements : l'été dans les jardins, l'hiver dans les salles communes où ils prennent leurs repas. Ils font de la musique ou se distraient par la conversation. Ils ne connaissent ni dés, ni cartes, ni aucun de ces jeux de hasard également sots et dangereux. Ils pratiquent cependant deux espèces de jeux qui ont beaucoup de rapport avec nos échecs ; le premier est la *bataille arithmétique*, dans laquelle le nombre pille le nombre ; l'autre est le *combat des vices et des vertus*. Ce dernier montre avec évidence l'anarchie des vices entre eux, la haine qui les divise, et, néanmoins, leur parfait accord, quand il s'agit d'attaquer les vertus.

Il fait voir encore quels sont les vices opposés à chacune des vertus, comment ceux-ci attaquent celles-là par la violence et à découvert, ou par la ruse et des moyens détournés ; comment la vertu repousse les assauts du vice, le terrasse et anéantit ses efforts ; comment enfin la victoire se déclare pour l'un ou l'autre parti.

Six heures de travail par jour

Ici, je m'attends à une objection sérieuse et j'ai hâte de la prévenir.

On me dira peut-être : six heures de travail par jour ne suffisent pas aux besoins de la consommation publique, et l'Utopie doit être un pays très misérable.

Il s'en faut bien qu'il en soit ainsi. Au contraire, les six heures de travail produisent abondamment toutes les nécessités et commodités de la vie, et, en outre, un superflu bien supérieur aux besoins de la consommation.

Vous le comprendrez facilement, si vous réfléchissez au grand nombre de gens oisifs chez les autres nations. D'abord, presque toutes les femmes, qui composent la moitié de la population, et la plupart des hommes, là où les femmes travaillent. Ensuite cette foule immense de prêtres et de religieux fainéants. Ajoutez-y tous ces riches propriétaires qu'on appelle vulgairement *nobles et seigneurs* ; ajoutez-y encore leurs nuées de valets, autant de fripons en livrée ; et ce déluge de mendiants robustes et valides qui cachent leur paresse sous de feintes infirmités. Et, en somme, vous trouverez que le nombre de ceux qui, par leur travail, fournissent aux besoins du genre humain, est bien moindre que vous ne l'imaginiez.

Considérez aussi combien peu de ceux qui travaillent sont employés en choses vraiment nécessaires. Car, dans ce siècle d'argent, où l'argent est le dieu et la mesure universelle, une foule d'arts vains et frivoles s'exercent uniquement au service du luxe et du dérèglement. Mais si la masse actuelle des travailleurs était répartie dans les diverses professions utiles, de manière à produire même avec abondance tout ce qu'exige la consommation, le prix de la main-d'œuvre baisserait à un point que l'ouvrier ne pourrait plus vivre de son salaire.

Supposez donc qu'on fasse travailler utilement ceux qui ne produisent que des objets de luxe et ceux qui ne produisent rien, tout en mangeant chacun le travail et la part de deux bons ouvriers ; alors vous concevrez sans peine qu'ils auront plus de temps qu'il n'en faut pour fournir aux nécessités, aux commodités et même aux plaisirs de la vie, j'entends les plaisirs fondés sur la nature et la vérité.

Or, ce que j'avance est prouvé, en Utopie, par des faits. Là, dans toute l'étendue d'une ville et son territoire, à peine y a-t-il cinquante individus, y compris les hommes et les femmes ayant l'âge et la force de travailler, qui en soient exemptés par la loi. De ce nombre sont les syphograntes ; et cependant ces magistrats travaillent comme les autres citoyens pour les stimuler par leur exemple. Ce privilège s'étend aussi aux jeunes gens que le peuple destine aux sciences et aux lettres sur la recommandation des prêtres et d'après les suffrages secrets des syphograntes. Si l'un de ces élus trompe l'espérance publique, il est renvoyé dans la classe des ouvriers. Si, au contraire, et ce cas est fréquent, un ouvrier parvient à acquérir une instruction suffisante en consacrant ses heures de loisir à ses études intellectuelles, il est exempté du travail mécanique et on l'élève à la classe des lettres.

Continuellement actifs...

C'est parmi les lettrés qu'on choisit les ambassadeurs, les prêtres, les tranibores et le prince, appelé autrefois *barzame* et aujourd'hui *adème*. Le reste de la population, continuellement active, n'exerce que des professions utiles, et produit en peu de temps une masse considérable d'ouvrages parfaitement exécutés.

Ce qui contribue encore à abrégier le travail, c'est que, tout étant bien établi et entretenu, il y a beaucoup moins à faire en Utopie que chez nous.

Ailleurs, la construction et la réparation des bâtiments exigent des travaux continuels. La raison en est que le père, après avoir bâti à grands frais, laissera son bien à un fils négligent et dissipateur, sous lequel tout se détériore peu à peu ; en sorte que l'héritier de ce dernier ne peut entreprendre de réparations, sans faire des dépenses énormes. Souvent même il arrive qu'un raffiné de luxe dédaigne les constructions paternelles, et s'en va bâtir à plus grands frais encore sur un autre terrain, tandis que la maison de son père tombe en ruines.

En Utopie, tout est si bien prévu et organisé qu'il est très rare qu'on soit obligé d'y bâtir sur de nouveaux terrains. *L'on répare à l'instant les dégradations présentes, l'on prévient même les dégradations imminentes. Ainsi, les bâtiments se conservent à peu de frais et de travail.* La plupart du temps, les ouvriers restent chez eux pour dégrossir les matériaux, tailler le bois et la pierre. Quand il y a une construction à faire, les matériaux sont tout prêts et l'ouvrage est rapidement terminé.

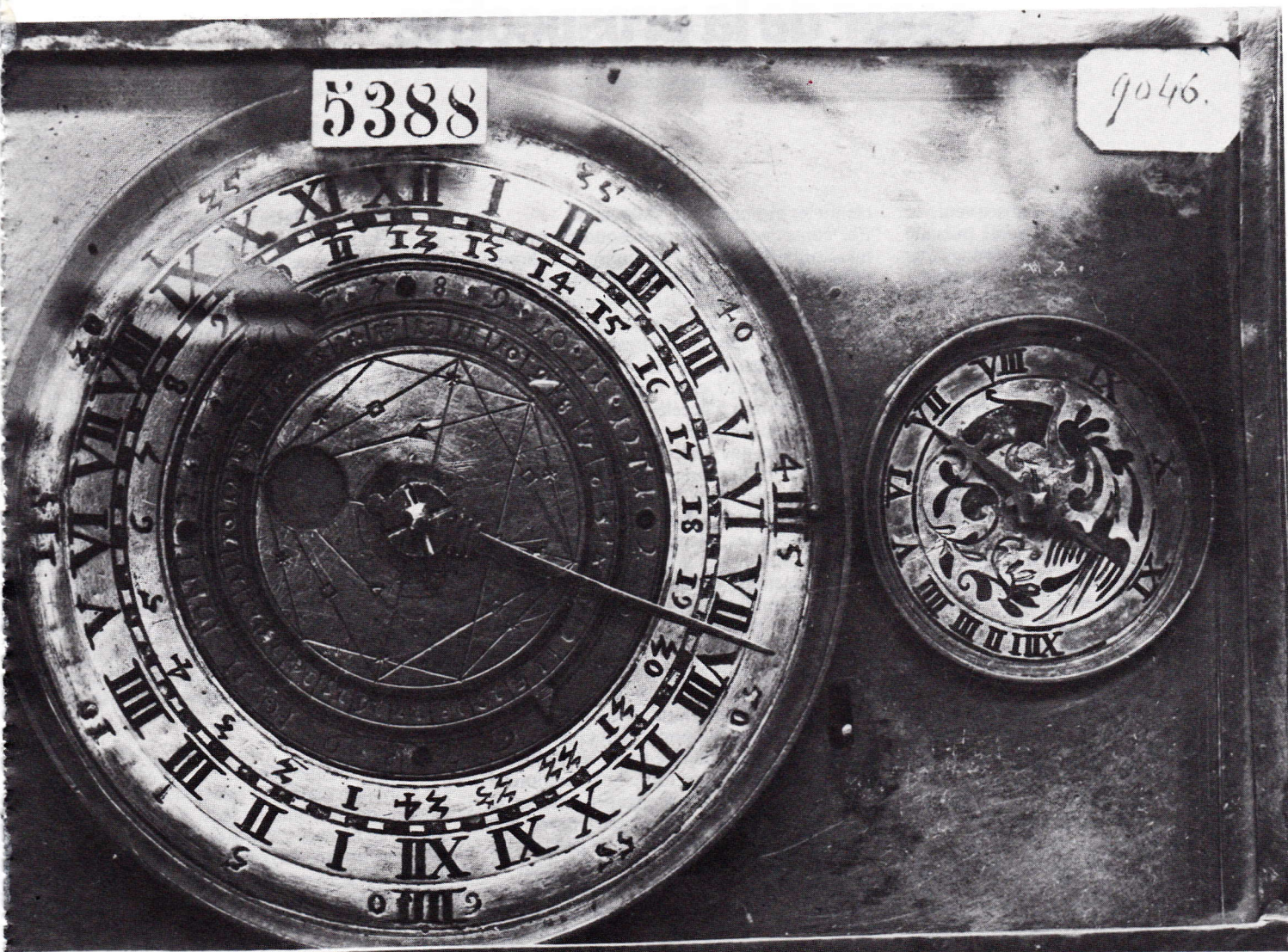
Un vêtement doit durer sept ans...

Vous allez voir comme il en coûte peu aux



Utopiens pour se vêtir.

Au travail, ils s'habillent de cuir ou de peau ; ce vêtement peut durer sept ans. En public, ils se couvrent d'une casaque ou surtout qui cache l'habit grossier du travail. La couleur de cette casaque est naturelle, elle est la même pour tous les habitants. De la sorte ils usent beaucoup moins de drap que partout ailleurs, et ce drap leur revient moins cher. La toile est d'un usage très répandu, parce qu'elle exige moins de travail. Ils n'attachent de prix qu'à la blancheur de la toile, à la netteté et à la propreté du drap, sans considérer la finesse ou la délicatesse du filage. Un seul habit leur suffit d'ordinaire pendant deux ans ; tandis qu'ailleurs, il faut à chacun quatre ou cinq habits de différentes couleurs, autant



d'habits de soie, et, aux plus élégants, au moins une dizaine. Les Utopiens n'ont aucune raison d'en rechercher un aussi grand nombre ; ils n'en seraient ni plus commodément ni plus élégamment vêtus.

Ainsi, tout le monde, en Utopie, est occupé à des arts et à des métiers réellement utiles. Le travail matériel y est de courte durée, et néanmoins ce travail produit l'abondance et le superflu. Quand il y a encombrement de produits, les travaux journaliers sont suspendus, et la population est portée en masse sur les chemins rompus ou dégradés. Faute d'ouvrage ordinaire et extraordinaire, un décret autorise une diminution sur la durée du travail, car le gouvernement ne cherche pas à fatiguer les citoyens par d'inutiles labeurs.

Le but des institutions sociales en Utopie est de fournir d'abord aux besoins de la consommation publique et individuelle, puis de laisser à chacun le plus de temps possible pour s'affranchir de la servitude du corps, cultiver librement son esprit, développer ses facultés intellectuelles par l'étude des sciences et des lettres. C'est dans ce développement complet qu'ils font consister le vrai bonheur.

T. M.

(1) C'est une des vues les plus hardies de Thomas More. La réalité de son époque lui présentait une tout autre image du travail : un décret de Henri VII fixait, en 1495, la durée du travail pour les ouvriers et les cultivateurs de 5 heures du matin à 7 ou 8 heures du soir, de mars à septembre ; du lever au coucher du soleil, de septembre à mars ; avec une demi-heure de repos pour le déjeuner.

Horloge de bureau française à triple cadran ; émaux sur fond d'argent (fin du XVI^e siècle). Musée de Cluny, Paris.

Crise de la prévision, essor de la prospective

Michel Godet*

La notion d'avenir et, par conséquent, la prévision n'ont pas toujours existé puisque c'est dans les langues indo-européennes que sont apparues les formes verbales du futur ; la prévision est une notion contingente qui dépend des époques et des sociétés.

Jusqu'à la révolution industrielle, la prévision n'est pas nécessaire, d'ailleurs le mot « avenir » ne figure pas dans *L'Encyclopédie* de Diderot. *La prévision se confond avec la prédiction et la prophétie*, c'est-à-dire qu'elle se résume à une révélation : « La prévision : terme de théologie ; il se dit de Dieu et signifie connaissance de ce qui adviendra » (*Dictionnaire de Richelieu*, 1739).

L'avenir est conçu comme quelque chose qui serait au présent ce que le présent est au passé. De là à imaginer qu'il n'y a qu'un avenir unique, prédéterminé, de la même manière qu'il n'y a qu'un seul passé, le pas est franchi d'autant plus aisément que tout est écrit de la main de Dieu.

Cette prévision-prédiction ne permet pas d'agir puisqu'elle révèle la fatalité. Face à cet avenir inévitable l'homme adopte une attitude passive, il subit son destin. En effet, à quoi bon réfléchir à l'avenir ? A quoi bon encombrer le présent des malheurs futurs ? Demain sera demain et il n'y a rien à y changer. La prévision, lorsqu'elle existe, est d'autant moins nécessaire que le monde change lentement et que demain ressemblera à aujourd'hui, comme aujourd'hui à hier. Cette attitude passive face à l'avenir et la contingence de la prévision persistent encore dans la plupart des sociétés traditionnelles. En revanche, dans les pays industrialisés, le déclin de la religion a permis une nouvelle attitude face à l'avenir en même temps que la prévision devenait nécessaire.

Prévoir pour s'adapter au changement...

L'accélération du changement et l'action de l'homme sont, à nos yeux, les deux facteurs essentiels qui rendent la prévision nécessaire.

Le changement s'accélère et devient perceptible à tel point que l'on peut dire que le plus grand des changements serait la fin du changement. Ce mouvement est appelé à s'amplifier, car « la résolution de tout problème en pose de nouveaux et en révèle qu'on ne soupçonnerait pas avant d'avoir

résolu les premiers » (L'Allemand).

Par conséquent, plus on résout de problèmes, plus il y en a à résoudre. La bonne réponse est celle qui pose les bonnes questions ; ainsi, et pour les mêmes raisons, le changement appelle le changement. S'il n'y avait pas de changements, demain serait comme aujourd'hui.

Mais, au fur et à mesure que l'évolution du monde s'accélère, la prévision de celle-ci s'impose de plus en plus.

En effet, ne pas réfléchir à l'avenir c'est, qu'on le veuille ou non, une façon de l'engager, alors que, dans le même temps, ceux qui ont conscience, les premiers, des changements sont les mieux placés pour en tirer profit. Il faut « voir avant » pour mieux saisir les occasions.

La prévision est faite pour l'action, savoir pour prévoir afin de pourvoir » (G. Berger).

Plus les changements seront rapides, moins il faudra tarder pour les comprendre et infléchir les orientations prises antérieurement. Comme le fait remarquer Gaston Berger, plus une automobile roule vite, plus les phares doivent porter loin. Les décisions à prendre et les actions à engager rendent la prévision nécessaire, d'une part parce que les conséquences de nos actes se produiront dans un monde profondément différent de celui où nous les aurons préparés, d'autre part parce que, le plus souvent, le long terme commande le court terme, le projet explique l'action.

Inventer un avenir différent du passé et du présent

Malheureusement, la prévision ne retient le plus souvent qu'un seul ensemble d'hypothèses, n'utilise qu'un seul modèle. De plus, non seulement, au départ, les données dont on dispose sont incomplètes, mais, à l'arrivée, le modèle a fait oublier les hypothèses et la prévision s'impose d'autant mieux qu'elle est chiffrée.

Ainsi, le plus souvent, les modèles s'appuyant sur des données du passé quantitatives, incomplètes et entachées d'erreurs sont impuissants à prévoir un avenir qui ne se situe pas dans le prolongement du passé et qualitativement différent du présent.

La confusion qui règne le plus souvent entre prévision et planification nous semble parti-

culièrement révélatrice du fait que le terme de prévision reste imprégné « du parfum de son sens classique et fort » de prédiction (B. de Jouvenel), cherchant à révéler un avenir prédéterminé et unique comme le passé.

En effet, dans le plan indicatif français par exemple, les prévisions deviennent des objectifs ; en l'absence de projet de société, ce que l'on pense devenir se transforme le plus souvent en ce que l'on affiche vouloir être. En revanche, dans le plan volontariste algérien, les objectifs sont fréquemment considérés comme des prévisions.

Dans les deux cas il faudrait mieux distinguer le souhaitable du réalisable, ne pas confondre prévision et objectif et ne pas affirmer, comme dans le plan français, que tel objectif non tenu n'était qu'une prévision et ne pas assimiler, comme dans le plan algérien, tel objectif non atteint à une erreur de prévision ; car les objectifs résultent d'un choix, et tant qu'ils ne sont révisés ils sont certains alors que la prévision est nécessairement multiple et incertaine.

Des futurs possibles

La prévision classique relève d'une attitude passive ou adaptative face à l'avenir, où action et liberté, c'est-à-dire finalement ce qui ne peut être mis en équation, n'ont pas leur place. En revanche, la prospective restitue la place qui lui revient à l'action humaine dans le processus de création de l'avenir, elle reconnaît le rôle moteur joué par les intentions, les projets des différents acteurs impliqués dans les systèmes étudiés, le désir comme force productive d'avenir.

La prospective est née de la prise de conscience d'un avenir à la fois domaine du déterminisme et de la liberté. Si l'on admet que c'est l'action humaine qui forge l'histoire, ce qui est déterminé résulte du passé, des actions cristallisées ; celles-ci présentent un certain éventail de futurs possibles et pas un autre. Néanmoins l'homme, dans la mesure où il n'a pas surengagé et hypothéqué son avenir (éventail presque fermé), conserve de nombreux degrés de liberté qu'il peut faire jouer pour atteindre le futurible qui répond à son désir, pour réaliser son projet.

Ainsi, le projet entraîné par le désir est le moteur de l'action et par conséquent du changement, le passé n'est qu'un projet

éteint, seul l'avenir compte ; l'avenir est la raison d'être du présent, « *l'avenir explique le présent* » (C. Goux).

L'imagination au pouvoir

Assez paradoxalement, c'est l'action qui rend la prévision nécessaire, mais c'est aussi l'action humaine, en tant que cause essentielle du changement, qui, par le jeu imprévisible de ses degrés de liberté, rend la prévision insuffisante. La prévision classique est impuissante à prévoir l'avenir en fonction des données du passé dans la mesure où ce qui se réalisera effectivement dépend des actions que l'homme engage aujourd'hui en fonction de l'image qu'il se fait de l'avenir. Ce sont précisément les constantes erreurs de prévision, et notamment l'absence de prévision des crises économiques, qui expliquent ce que l'on peut appeler la crise de la prévision et contribuent à l'essor de la prospective.

Pour que la prospective participe à la création de l'avenir par l'homme il faut la doter de caractéristiques radicalement différentes de celles de la prévision classique afin d'éviter les erreurs qui peuvent l'être, par conséquent nous opposons :

- à la vision parcellaire, une vision globale ;
- aux variables et aux méthodes quantitatives, des variables et des méthodes qualitatives et subjectives ;
- aux relations statiques, des relations dynamiques ;
- à l'explication de l'avenir par le passé, l'explication du présent par l'avenir ;

- à la recherche d'un avenir unique et prédéterminé, la recherche d'un avenir libre et multiple.

A la prévision classique, nous opposons la prospective en tant que prévision globale qualitative et multiple.

Un danger : utiliser les incertitudes de l'avenir...

La prospective, en tant que création de l'avenir par l'homme, met *l'imagination au pouvoir* ; c'est en ce sens qu'elle est révolutionnaire. En effet, imaginer et construire le cheminement vers un avenir meilleur, se rendre compte qu'il n'y a rien d'impossible conduit nécessairement à mobiliser toutes ses forces, activées par le désir, pour provoquer l'éclosion de ce projet.

La prospective n'est donc pas neutre ; on comprend ainsi pourquoi elle fait l'objet de tentatives de récupération où *l'imagination est mise au service de tel ou tel intérêt*, de telle ou telle idéologie, soit pour pressentir les germes de « rupture » afin, si possible, de mieux les écraser dans l'œuf ou du moins de limiter leurs effets, soit en brandissant l'épouvantail de l'avenir pour mieux justifier la politique du présent.

Ainsi par exemple, c'est en partie au nom d'une soi-disant pénurie future de pétrole que l'on justifie le pari nucléaire. Mais si, comme le pensent la plupart des experts (Adelman, Grenon, Odell et même les pétroliers), les ressources de pétrole sont au moins trois fois supérieures aux estimations officielles (ce qui est caché pour des raisons stratégiques), que fera-t-on alors des

centrales nucléaires devenues sinon inutiles, du moins en surnombre ?

...Pour justifier la politique du présent

Dans le même ordre d'idées, on peut noter qu'assez curieusement se développe, depuis le début des années 1970, une *panique de l'an 2000* provoquée notamment par les fameux rapports Meadows, rapports du Club de Rome qui ont eu, il faut le reconnaître, le mérite d'alerter une société endormie sur les lauriers de la croissance, mais qui présentent le grave défaut de ne pas avoir posé forcément les bonnes questions et, surtout, d'avoir permis à un certain nombre de contre-vérités de se transformer en idées reçues.

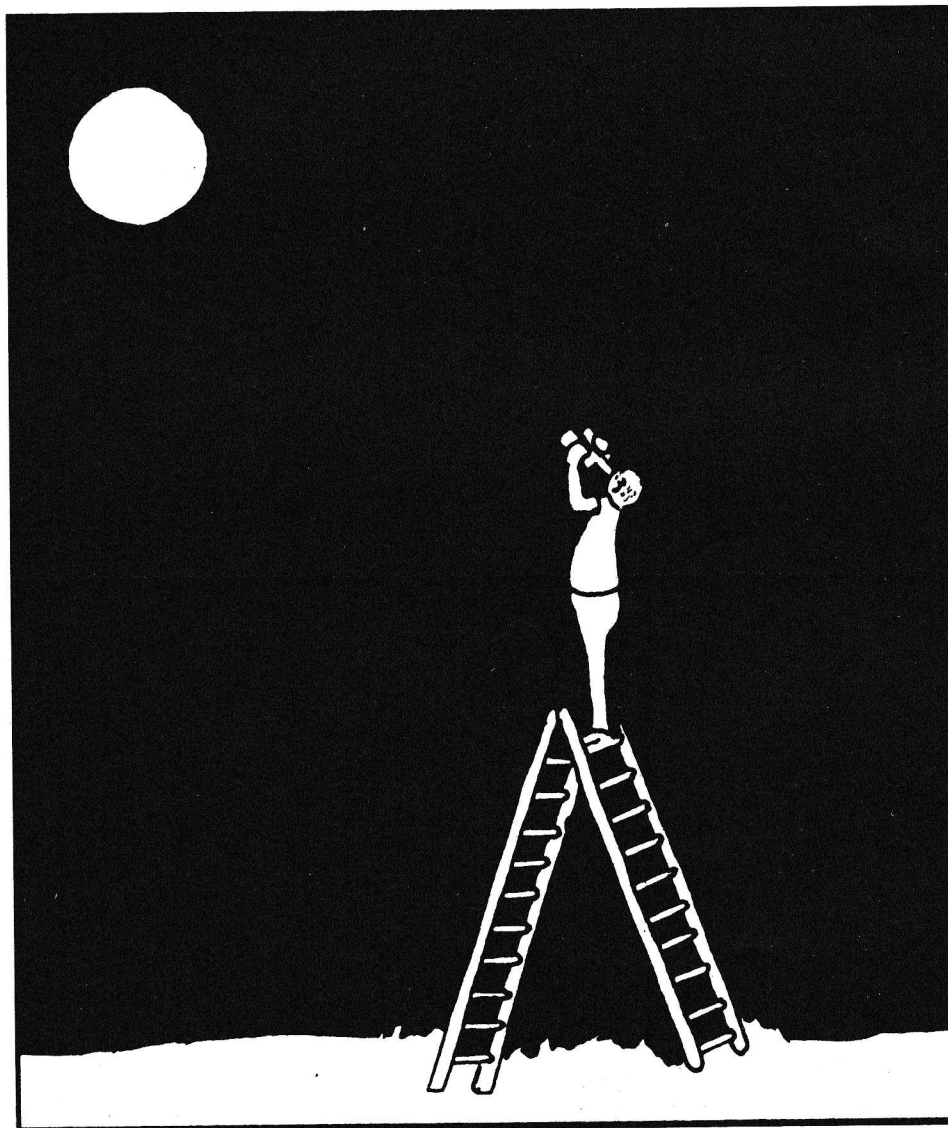
Ainsi par exemple, le déficit agricole mondial ne s'explique pas par la démographie galopante des pays du Tiers Monde, dont les importations de céréales en quantités physiques stagnent depuis quinze ans (notamment parce qu'il s'agit de produits de plus en plus chers, qu'ils peuvent pour la plupart de moins en moins se payer). Bien au contraire, ce déficit résulte des importations massives des pays développés (URSS y compris) pour la « transformation » des céréales en viande, ce qui représente, sans aucun doute, un gaspillage de calories alimentaires.

Ce type de réflexion sur l'an 2000 est dangereux dans la mesure où il cache ce qu'il ne montre pas, il met en avant les choses (l'épuisement des ressources naturelles) pour mieux faire oublier que, derrière, il y a certains rapports sociaux, une certaine division internationale de la richesse. C'est l'avenir-alibi, l'avenir responsable des maux du présent. C'est au nom d'une prédiction de pénurie de pétrole — alors que, nous l'avons vu, rien n'est moins sûr — que l'on justifie aujourd'hui les hausses de prix, l'inflation, etc., et que l'on se lance dans des aventures technologiques, écologiques et financières comme le nucléaire, sans instaurer de véritable débat démocratique. Ces prédictions et ces prophéties, dans la mesure où elles s'avèrent trop souvent contredites par les faits (car précisément sans fondement), jettent le discrédit sur l'ensemble des réflexions sur l'avenir, dévaluent la prospective et, par conséquent, l'exercice de l'imagination et, ce faisant, affaiblissent la volonté et les forces de changement. Pourtant, la prospective n'a rien à voir avec la prédiction puisqu'elle cherche plus à se poser les bonnes questions qu'à trouver des réponses toutes faites.

La prospective, en tant que réflexion créative sur l'avenir et sur les moyens de transformer les désirs, les projets en réalité, *ne passera pas de mode puisque l'homme est de plus en plus décidé à prendre son avenir en main*.

Au fur et à mesure que le courant de prospective traversera les masses, leur disant que pour libérer l'avenir il faut libérer le présent du passé et briser les rapports politiques, économiques et sociaux qui enchaînent la plupart des hommes, au fur et à mesure que les projets deviendront force matérielle, le désir sera la principale force productive d'avenir.

M. G.



*Ce texte est extrait d'un ouvrage paru en 1977 aux P.U.F. à Paris, sous le titre : Crise de la prévision, essor de la prospective.

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'aménageur.

S. O.

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

le temps auto-géré

J. de Chalendar



Nouvelle, il y a quelques années encore, l'idée qu'il est possible d'améliorer l'aménagement du temps a fait rapidement son chemin. Le thème est presque devenu banal. Il fleurit dans les discours officiels, dans les articles de journaux et même dans les conférences internationales. Encore faut-il savoir de quoi il s'agit car dans toutes les langues le mot temps est chargé de significations multiples. Il ne s'agit pas d'évoquer le temps de poètes ou celui des philosophes, moins encore le temps des savants, ni non plus les différents usages que nous pouvons faire de notre temps...

Cependant, même en se limitant au sens courant du mot, il faut distinguer le temps-durée et le temps-moment. Jacques de Chalendar, Inspecteur Général des Finances, a présidé, en 1972 et en 1974, des groupes d'études gouvernementaux sur l'horaire libre. Il était aussi Rapporteur Général de la Conférence Internationale de l'O.C.D.E. sur l'aménagement du temps de travail.

Il a publié : « Vers un nouvel aménagement de l'année » en 1970, « L'aménagement du temps », en 1971 et « Prendre le temps de vivre » (avec Philippe Lamour) en 1974.

Depuis au moins un siècle, on s'est beaucoup intéressé en Europe aux problèmes de la durée et notamment de la durée du travail.

Combien d'heures par jour à l'usine, au bureau ou à l'école ? Combien de jours par semaine, de semaines de congé par an ? Combien d'années d'études ou de vie professionnelle ? Comment et de combien réduire la durée du travail, augmenter la durée de la scolarité obligatoire ou celle de la retraite ?

Au prix souvent de durs conflits sociaux, d'importants progrès ont été réalisés à cet égard au fil des années dans la plupart des pays industrialisés, avec cependant une tendance à l'uniformisation des règlements qui ne tient pas toujours assez compte de la diversité des situations et des aspirations individuelles.

Progrès également dans le domaine théorique, dans l'analyse économique du temps, dans l'évaluation de son coût social, dans la mesure enfin des budgets temps, l'enquête la plus célèbre sur ce sujet étant sans doute celle qu'a dirigée en 1965 le Professeur Szalai. Grâce à cette enquête, on sait maintenant, en dixièmes d'heure, le temps passé par les hommes et les femmes de tel ou tel pays à travailler, à se déplacer, à faire la cuisine ou à regarder la télévision. Faut-il le remercier de ne pas avoir cherché à mesurer en dixièmes d'heure le temps consacré à l'amour ou à l'amitié ?

Seulement, depuis quelques années, on s'intéresse aussi à un autre problème. Non plus combien d'heures, mais à quelle heure ? Combien de jours, mais quel jour ? Combien d'années, mais à quelle période de la vie ? Non plus seulement la durée, mais le moment. Non plus seulement la répartition quantitative de cette durée entre nos différentes activités - la chronométrie - mais la détermination des moments consacrés à ces activités - la chronologie -. Pourquoi cette préoccupation nouvelle ?

Un gaspillage insupportable

Le problème du moment ne se posait pas avec la même acuité dans les sociétés rurales d'autrefois. Le plus souvent.

Les périodes de travail et de repos étaient fixées par la nature - le jour et la nuit, l'hiver et l'été, le temps des semailles et celui des récoltes - ou par les habitudes de la vie familiale et sociale : réunions, fêtes etc.

C'est en ville qu'avec la concentration des boutiques de commerçants et d'artisans, avec le souci d'organiser la concurrence, apparaissent les règlements des communes ou des corporations, qui ne fixent plus seulement la durée du travail mais aussi les horaires d'ouverture et de fermeture.

Et c'est aujourd'hui, avec la concentration urbaine et l'encombrement qui en résulte, que l'aménagement du temps devient une nécessité absolue.

Le phénomène des pointes est étroitement lié au développement des déplacements et des loisirs, pour une raison qui n'a pas été souvent mise en avant et qui tient sans doute à la faible durée moyenne de l'utilisation de ce type d'équipement par chacun de leurs usagers.

Nous occupons *notre* chambre, *notre* lit, *notre* machine-outil ou *notre* machine à écrire pendant 8 heures par jour et même si nous n'en sommes pas propriétaires, ces équipements destinés au sommeil et au travail nous sont généralement affectés en propre. Le choix de l'adjectif possessif le dit assez bien.

En revanche, et sauf exception, nous n'avons besoin d'emprunter - et là encore le choix du terme est significatif - un train, un avion, un téléphérique ou simplement la voie publique que pendant une durée moyenne, quotidienne ou annuelle, beaucoup plus brève. De ce fait les places que nous occupons dans le train, dans l'avion ou encore sur la voie publique ne peuvent être que banalisées et donc utilisées successivement par plusieurs personnes, ce qui impose un minimum d'étalement dans le temps des déplacements et des loisirs. A défaut, le gaspillage des équipements deviendrait vite insupportable. Imaginez seulement ceux qu'il faudrait prévoir pour que tous les parisiens puissent quitter leur bureau à la même minute chaque jour et se rendre chez eux sans queue ni bouchon.

Ce sont donc les phénomènes d'encombrement et de pointes liés aux déplacements et aux loisirs qui ont obligé les responsables à se poser le problème de l'aménagement du temps. C'est en observant le temps nécessaire au remplissage du parking de son entreprise que la direction de Messerschmidt a eu pour la première fois, en 1968 à Munich, l'idée qu'il pourrait être intéressant d'instituer un horaire variable. C'est en raison des embouteillages des routes au début d'août que le Gouvernement français s'est résolu à essayer d'étalement les congés annuels. C'est dans cette perspective, déjà, qu'avait été créé, en 1969, un groupe de réflexion sur le problème de l'aménagement du temps.

A l'origine, donc, les préoccupations étaient avant tout économiques. Mais il s'y est rapidement ajouté des considérations sociales. Si l'objectif était seulement en effet d'écarter les pointes de trafic, il suffirait théoriquement d'imposer des décalages dans les fermetures annuelles des entreprises d'une même ville ou dans les heures d'ouverture des ateliers et des bureaux, celles-ci restant les mêmes pour tout le personnel de chaque atelier ou de chaque bureau.

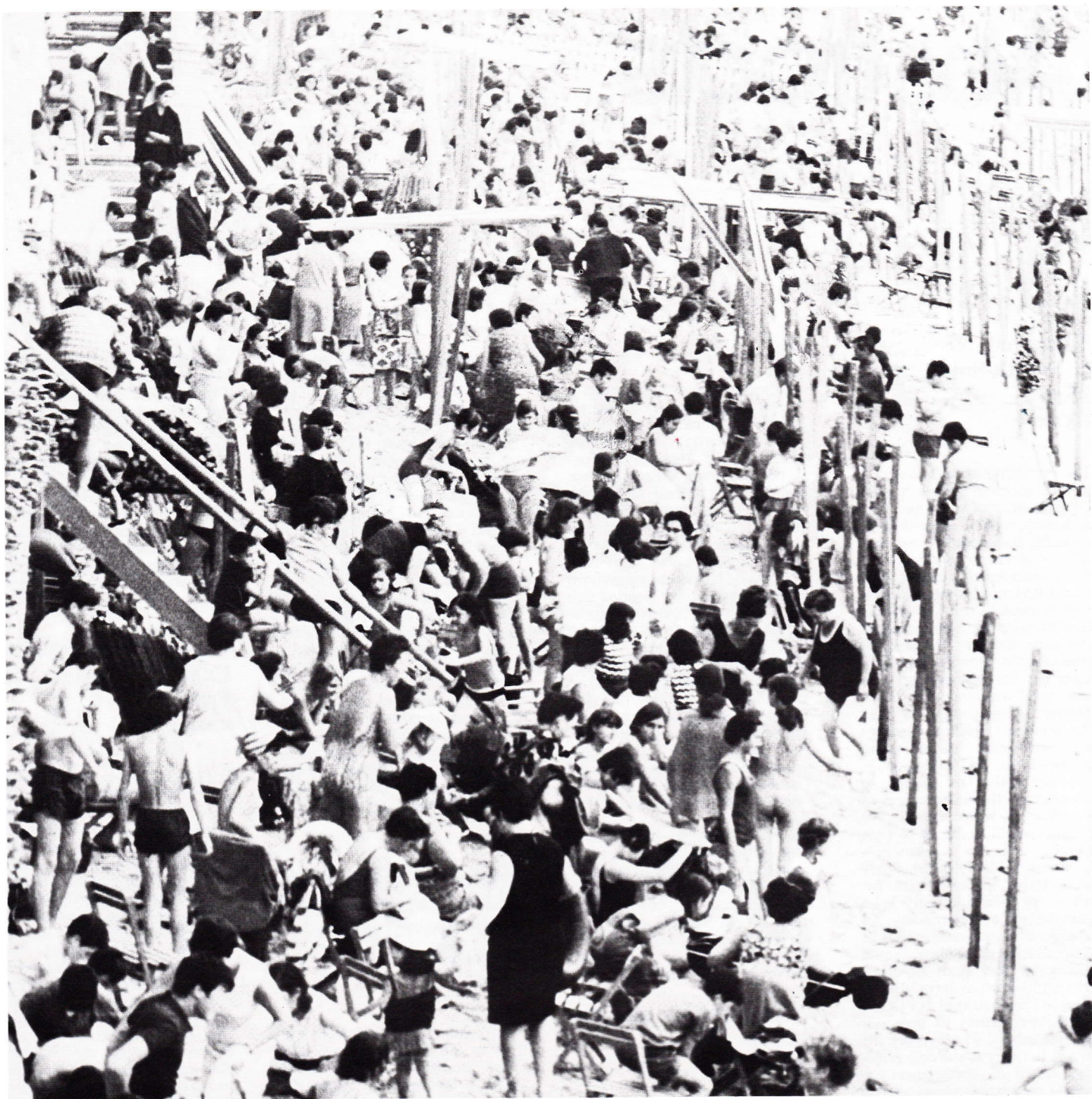
Seulement, ces décalages autoritaires soulèvent très vite des objections justifiées du personnel, par exemple pour les congés payés, lorsque deux conjoints travaillant dans des entreprises différentes ne peuvent plus prendre leurs vacances ensemble.

La seule solution socialement acceptable au problème économique des pointes de trafic, c'est finalement le roulement. Or qui dit roulement, dit variété des options offertes, c'est-à-dire l'apparition d'une certaine liberté de choix qui, dans la meilleure des hypothèses, ne serait plus limitée que par le respect de la liberté des autres.

L'horaire flexible ou variable offrirait même une liberté supplémentaire, chacun pouvant, à l'intérieur des plages mobiles, choisir son heure, et choisir aussi de travailler plus ou moins d'heures tel jour ou telle semaine.

Et vous savez sans doute qu'une banque suisse songe déjà à supprimer l'obligation de la présence pendant la plage fixe, en estimant que demain les employés seront assez consciencieux et responsables, assez adultes, pour être à leur place au moment où le service l'exige sans qu'il soit nécessaire de préciser cette obligation par un règlement intérieur.

C'est déjà ce qui se passe dans certains ateliers. Je pense par exemple à l'ordinateur d'une grande banque, française celle-là, où le travail à effectuer est confié globalement à une équipe dont les membres peuvent choisir entre eux leurs heures de présence. Si tel jour l'un ne vient pas, c'est son camarade qui devra le remplacer. L'entente mutuelle



remplace ainsi le règlement imposé de l'extérieur. C'est une forme d'autogestion, l'autogestion du temps. Privilège hier d'une petite élite d'intellectuels, de patrons ou de membres de professions libérales, ouvert aujourd'hui à un nombre croissant de salariés.

Dans un monde où le choix du temps est limité par les techniques industrielles, par les besoins, eux aussi légitimes, des clients ou des usagers des services, par les distances entre le domicile et le travail ou simplement par les phénomènes d'encombrement, il n'est plus acceptable d'ajouter à ces contraintes inévitables des contraintes inutiles, celles de l'adjudant ou du pion, motivées par la méfiance, par la peur ou simplement par le poids des habitudes.

Lorsqu'une liberté est compatible avec les impératifs de la vie sociale et économique - et c'est plus souvent le cas qu'on ne le pense - pourquoi ne pas l'accorder, pourquoi ne pas la prendre, comme en 1789, chez nous,

on a pris la Bastille, justement lorsqu'elle était devenue une forteresse vide et inutile ? Qu'il s'agisse de la journée de travail, des rythmes scolaires, des fins de semaines, des congés annuels, du passage du temps des études à celui de la vie active et de celle-ci à la retraite, l'objectif ne sera plus demain une uniformisation rigide imposée de l'extérieur par des textes contraignants. Mais la souplesse et la variété des choix pour adapter l'aménagement du temps aux situations particulières, non pas dans l'anarchie, mais dans la concertation, au niveau le plus proche possible de la base : celui de l'école et non plus du Ministère de l'Education Nationale, celui de l'atelier ou du service et non plus de la direction générale de la grande entreprise, celui de la région et la ville et non plus celui de l'Etat.

Ce ne sont pas seulement les textes de lois qu'il faut changer, mais les mentalités. Et ce changement suppose des hommes et des femmes qui se fassent les avocats de ces

*« Qu'il s'agisse
des rythmes scolaires,
des congés annuels,
l'objectif ne sera plus demain
une uniformisation rigide... »*

libertés nouvelles. Pourquoi l'horaire variable s'est-il par exemple développé plus vite en France dans les Préfectures que dans les autres services administratifs locaux ? Simplement parce qu'il existe au Ministère de l'Intérieur une petite équipe de pionniers qui y croit. Pourquoi s'est-il développé plus vite dans les Assurances que dans telle autre branche professionnelle ? Simplement parce qu'il existe à la Fédération des Assurances une petite équipe qui y croit. Et si Renault s'oriente enfin vers le roulement des congés, les autres constructeurs et les sous-traitants suivront. En somme, la seule politique possible, c'est la politique de la tâche d'huile.

J. C.