



Thèses et Controverses sur les mobilités de demain

Les 1eres Rencontres du Forum Vies Mobiles

Actes

110 chercheurs et praticiens des transports ont participé à ces premières Rencontres internationales du Forum Vies Mobiles, les 26 et 27 mai 2011 à la Maison Rouge à Paris.

Ces Rencontres ont été l'occasion d'une exposition de livres d'artistes et de photographes dont le travail est fondé sur des processus artistiques mobiles.

Introduction par Bernard Emsellem (Forum Vies Mobiles) et Vincent Kaufmann (sociologue LaSur, École polytechnique fédérale de Lausanne, Forum Vies mobiles).

Philippe Bloch : Bernard Emsellem, pouvez-vous nous dire ce que nous sommes venus faire ici ? Quel est le but du Forum Vies Mobiles ?

Bernard Emsellem : L'objet, la perspective et l'idée du Forum est de tenir compte du fait que la mobilité se transforme considérablement aujourd'hui. Nous avons besoin, à la SNCF, de promouvoir la réflexion sur ce constat, de comprendre la mobilité pour pouvoir entreprendre des actions. Nous sommes probablement dans une période au cours de laquelle la mobilité change extrêmement vite, donc il nous faut aussi comprendre extrêmement vite. C'est ce qui a conduit à la création de ce Forum, que nous animons avec Vincent Kaufmann. Le Forum part de l'idée d'avoir une mixité de chercheurs, d'artistes et de praticiens du transport et de faire en sorte que le croisement des trois regards permette des avancées originales. Nous avons donc essayé de monter un dispositif différent et, comme vous le voyez, il est atypique. Comme c'est une expérimentation, sur le fond et dans les modalités de mise en œuvre, nous aimerions beaucoup avoir un retour de votre part à la fin de nos travaux, pour savoir ce qui était réussi et ce qu'il faudrait modifier.

Philippe Bloch : Pouvez-vous aussi nous dire un mot sur le Comité d'orientation du

Philippe Bloch : Pouvez-vous aussi nous dire un mot sur le Comité d'orientation du Forum ?

Bernard Emsellem : Nous l'avons appelé Forum parce que nous avons envie de privilégier le débat, le débat vers l'extérieur et avec l'extérieur. Je ne parle pas simplement de l'extérieur de la SNCF, mais de l'extérieur relativement aux utilisateurs. Nous aimerions monter des dispositifs expérimentaux que les individus utiliseront, afin de voir ce que ces dispositifs peuvent devenir et comment. À côté de cet aspect expérimental, un comité scientifique de prospective est nécessaire. Nous avons la chance que ce soit Vincent Kaufmann qui le préside.

Philippe Bloch : Je revoyais le titre « Thèses et controverses sur la mobilité de demain ». Cela veut-il dire que nous pouvons débattre ? Est-ce le principal but ?

Bernard Emsellem : L'idée est bien de débattre. Il y a probablement dans le monde de la mobilité des lieux communs, des habitudes, des convictions ancrées. Ce que nous espérons, c'est progresser, mais aussi débattre pour progresser.

Philippe Bloch : Vincent Kaufmann, comment avez-vous travaillé pour le Forum ?

Vincent Kaufmann : C'est une expérience très stimulante, parce que c'est de l'hybridation au sens fort du terme, ce que j'apprécie beaucoup. Je suis sociologue et rien ne m'ennuie autant que les colloques où il n'y a que des sociologues qui débattent de questions strictement sociologiques. La confrontation de points de vue, le rapport au monde de la recherche autre que celui de ma propre discipline, mais aussi au monde des arts, au monde de la SNCF, m'intéresse. Faire dialoguer ces différents mondes me semble quelque chose d'extrêmement stimulant. J'espère que nous allons avoir des échanges vifs, parce que le but est bien d'avoir des controverses et de débattre.

Séquence 1

Du déplacement à la mobilité : qu'est-ce qui a changé, qu'est-ce qui va changer ?

Intervenants

- Catherine Morency : ingénieur, École Polytechnique de Montréal et membre du comité d'orientation et de prospective du Forum Vies mobiles
- Vincent Kaufmann : sociologue LaSur, École polytechnique fédérale de Lausanne, Forum Vies mobiles
- Bernard Emsellem : Forum Vies mobiles

Synthèse

La question qui traverse cette discussion est celle des évolutions dans les pratiques de déplacement. Quelles sont-elles ? Comment les opérateurs peuvent-ils y faire face ? Comment peut-on les intégrer aux modèles de déplacements ?

Vincent Kaufmann insiste sur l'ampleur des transformations liées aux systèmes de transport et de communication à distance. Il rappelle que, selon les théories du mobility turn, la manière dont les gens se déplacent a tendance à changer le monde. La mobilité étant au cœur de nos sociétés actuelles, on ne peut, selon lui, se contenter d'une définition restrictive de la mobilité comme ensemble de déplacements¹. Il lui préfère une définition de la mobilité comme changement : « Être mobile c'est changer de rôle, changer de position, changer de fonction. Donc il peut y avoir une dimension spatiale, mais il y a aussi une dimension sociale au sens large ». Dans cette perspective, l'individu est au centre de la réflexion et il peut très bien utiliser les systèmes techniques de transport pour ne pas être mobile, en accroissant ses déplacements afin de maintenir un ancrage résidentiel par exemple.

Face aux transformations des systèmes de transport et d'information, la SNCF est amenée à revoir ses priorités. La montée en puissance du concept de multimodalité² conduit l'opérateur à s'interroger sur la pertinence de son action. Lorsque d'autres modes de transport sont moins coûteux, la SNCF doit-elle tout de même créer une offre, alors même que celle-ci sera financée par les contribuables ? L'égalité d'accès aux services de transport, qui est une mission de service public, doit-elle se fonder sur des critères géographiques (comme c'est plutôt le cas actuellement) ou sociaux ? A cette question s'ajoute, rappelle Vincent Kaufmann, celle de la prise en compte des différentiels de compétences entre individus pour accéder à l'offre dont ils disposent.

L'intermodalité³ est également devenue une préoccupation pour l'entreprise.

L'intermodalité implique une organisation des interfaces physiques, d'information et de tarification entre les modes de transport. Cela suppose a minima une coordination entre les gestionnaires des différents modes de transport.

Par ailleurs, les préoccupations environnementales engendrent de nouvelles contraintes, comme la prise en compte des modes « doux » dans la gestion des interfaces par exemple.

Une évolution majeure pour la SNCF est qu'elle est ainsi amenée à penser les déplacements dans leur globalité, et plus seulement de gare à gare. Le déplacement s'inscrit dans une durée et la façon dont ce temps est occupé est devenue une préoccupation de l'opérateur

avec ce à quoi le temps est occupé est devenue une préoccupation de l'opérateur. Par ailleurs, les nouvelles technologies de l'information vont probablement provoquer des bouleversements pour la SNCF, notamment en ce qui concerne sa politique de tarification.

La modélisation est un outil d'aide à la décision essentiel pour les acteurs des transports. Ainsi, à la SNCF, le dimensionnement des nouvelles lignes (nombre de voies, fréquence de la desserte...) repose sur des prévisions de trafic, elles-mêmes fondées sur des modèles.

Or, la modélisation rencontre des difficultés à intégrer les changements que connaissent les mobilités depuis quelques dizaines d'années. Les modèles dessinent des scénarii qui se fondent sur les tendances observées et sur leur évolution supposée. Vincent Kaufmann rappelle que la recherche empirique est essentielle : des approches sociologiques comme celles du *mobility turn* ne vont pas jusqu'à mesurer et quantifier les phénomènes, ce qui rend toute modélisation impossible. C'est selon lui la grande faiblesse de ces théories. Catherine Morency explique que si les experts ne sont pas encore en mesure de modéliser la mobilité, ils tentent de modéliser les systèmes d'activités⁴. Cela implique de comprendre la façon dont les individus organisent leurs systèmes d'activités et la manière dont les déplacements s'enchaînent pour réaliser ces programmes.

Les approches classiques de modélisation comportent néanmoins un certain nombre de limites. Par exemple, la modélisation du choix modal repose sur le duo transports en commun/automobile. Les modes actifs⁵ (marche, vélo...) et les modes alternatifs (vélo partage, autopartage...) ne peuvent être pris en compte par ces modèles. L'intégration de la dimension du bien-être dans la modélisation est un autre défi lancé aux chercheurs, tant l'hypothèse d'un individu motivé par le seul gain est insatisfaisante pour les sociologues. La société est traversée par des aspirations, des valeurs contradictoires, qui engendrent une pluralité de pratiques et de représentations. Vincent Kaufmann explique que c'est un véritable enjeu pour la modélisation : « On est dans un monde où il y a des gens qui, à revenus équivalents et en ayant une composition du ménage similaire ou à peu près similaire, ont des aspirations et font des choix radicalement différents ». Ce qui conduit Catherine Morency à conclure : « Il faut intégrer de l'incertitude dans le choix. Selon les conditions, selon les circonstances, selon l'objectif, on va prendre le mode le plus adapté. Ce qui veut dire que quand on modélise, il ne peut pas y avoir qu'une seule réponse. Cependant, il va devoir y avoir une réponse ».

Faire évoluer les modèles actuels est impossible si l'on est incapable d'en mesurer la pertinence. Les nouvelles technologies, en offrant de nouvelles données longitudinales (traces GPS et transactions de cartes à puce dans les systèmes de transports en commun par exemple), ouvrent d'immenses potentialités dans ce domaine. Mais exploiter ces données nécessite des investissements considérables qui n'ont pas encore été effectués à ce jour.

Bernard Emsellem va encore plus loin dans sa réflexion : il propose de revoir complètement la façon dont on cherche à satisfaire la demande de transport : « Je ne sais pas s'il faut absolument chercher à préparer les bonnes réponses aux demandes ou bien fabriquer des réponses parmi lesquelles les gens fabriquent la leur ». Dans une perspective assez similaire, les professionnels des transports réfléchissent à l'ouverture des données au grand public. L'objectif est de permettre à chacun de comparer les possibilités offertes par différents modes de transport sur un trajet, afin de rendre possible un choix modal satisfaisant des critères non définis à l'avance par des professionnels, mais par l'utilisateur à un instant donné. Il s'agit là d'un véritable tournant, qui remet en cause non seulement le rôle des professionnels des transports, mais aussi leur cloisonnement en filières séparées selon les modes de transport.

Quelques points de débat soulevés par les échanges :

- Quel contenu donner à la notion de mobilité ? Les acceptions du terme divergent selon les intervenants : il peut s'agir de l'ensemble des déplacements physiques, l'articulation de ces déplacements avec les systèmes d'activités des individus ou, plus largement, d'un changement d'espace pour l'individu – qu'il s'agisse de l'espace spatial, social ou mental.
- Grâce aux NTIC, on peut savoir si quelqu'un a pris le métro pour deux stations ou pour dix. Faut-il continuer d'appliquer le même prix dans ces deux cas ? Faut-il faire payer proportionnellement à l'usage ou au contraire faire payer le prix fort à ceux qui prennent le métro alors qu'ils pourraient faire le trajet à pied ?
- Peut-on intégrer les déterminants subjectifs du choix modal dans les modèles actuels ?
- Le covoiturage, qui induit des contraintes et nécessite une confiance mutuelle entre usagers, peut-il réellement se développer ?
- La rationalité des choix économiques d'opérateurs comme la SNCF n'est-elle pas contradictoire avec la rationalité des choix pour la société, qui repose notamment sur l'équité sociale ?

1 Un déplacement peut être défini comme « un mouvement motivé (travail, achats, école, loisirs, etc) d'une personne entre une origine et une destination, selon un itinéraire et pendant une certaine durée. Il est effectué par un ou plusieurs moyens de transport entre deux lieux, où la personne considérée exerce son activité. Toute activité exercée en un lieu donné marque ainsi la fin d'un déplacement. ». DRIEA Ile-de-France. (2004). « Les

déplacements des Franciliens en 2001-2002 », Enquête Globale de Transpor

2 La multimodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport par un même individu.

3 L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

4 Un système d'activités est constitué de l'ensemble des activités réalisées par une personne un jour donné. Cette notion met l'accent sur la façon dont ces activités sont organisées dans le temps et dans l'espace.

5 On parle de mode actif par opposition aux modes motorisés : l'énergie nécessaire au déplacement est alors produite par la personne qui se déplace (effort physique).

Séquence 2 : « Entrer en mobilité »

PREMIERE PARTIE

Séquence animée par Yves Crozet (Économiste, LET, Université de Lyon, IEP)

Intervenants

- Iragaël Joly (économiste, GAEL, Grenoble-INP, INRA)
- Detlev Lück (sociologue, Federal Institute for Population Research)
- Sven Kesselring (sociologue, Université technique de Munich)

Synthèse

Cette séquence s'intéresse tout particulièrement aux individus très mobiles : les « grands mobiles ». Elle s'organise autour de la présentation de trois études traitant respectivement de l'augmentation des temps de déplacement des « grands mobiles », des interrelations entre mobilité professionnelle et vie familiale et des nouvelles formes de mobilité introduites par les NTIC.

La première étude s'intéresse à la dimension temporelle de la mobilité. Iragaël Joly présente les résultats de son travail de recherche, qui porte notamment sur les temps de transport et leur évolution. Il rappelle que la conjecture de Zahavi est au cœur de ce champ de la recherche.

La conjecture de Zahavi est issue du constat que les durées quotidiennes de déplacement moyennes dans les différents pays et les différentes agglomérations de la planète sont comprises dans un intervalle étroit : quel que soit le pays ou l'agglomération étudié, le temps de transport journalier moyen des habitants sera d'approximativement une heure (de 50 à 90 minutes selon les cas). La conjecture de Zahavi, établie au début des années 1970, stipule qu'il existe une constance des budget-temps de transport¹ à l'échelle des agglomérations.

Or, on assiste depuis quelques décennies à une augmentation des temps de transport en Europe. Cette hausse est largement soutenue par un accroissement de la proportion des personnes dont le temps de transport quotidien est supérieur à 100 minutes .

Ce changement est important, car il remet en cause la conjecture de Zahavi. Jusqu'à présent, celle-ci permettait d'expliquer l'étalement urbain par une augmentation des vitesses de déplacement qui, étant donné la constance des budget-temps de transport, alimentait un allongement des distances parcourues. La question qui se pose aujourd'hui est celle de la pertinence de politiques dont l'objectif est de permettre aux individus d'augmenter leurs vitesses de déplacement pour réduire leur budget-temps de transport. S'il s'agit de faire gagner du temps à des individus qui vont utiliser ce temps pour pratiquer d'autres loisirs et réinvestir du temps de transport pour accéder à ces loisirs, on est loin de l'objectif initial.

L'étude présente les différents leviers dont disposent les individus pour maîtriser leur mobilité : les modes de transport, les itinéraires et les horaires, mais aussi les localisations résidentielles (avec un arbitrage entre budget transport et budget logement) et, ce qui est plus inédit, les activités pratiquées. Au sein des programmes d'activités des individus, le temps consacré aux activités non obligatoires et les temps de transport nécessaires pour réaliser ces activités font l'objet d'arbitrages et d'ajustements. Le temps de transport consacré à une activité d'achat ou de loisir est croissant avec la durée de l'activité mais différencié selon l'activité. Cette approche par les activités part du principe que le transport est une demande dérivée, ce qui signifie que le déplacement n'est pas une fin en soi mais une nécessité en vue de réaliser une activité particulière située à un point donné de

l'espace. Cet emboîtement complexifie la modélisation des mobilités. Par ailleurs, les interactions entre activités à domicile et déplacements ou activités « embarquées »² et déplacements sont aujourd'hui mal mesurées. Elles ouvrent des perspectives de recherche intéressantes.

Dans un second temps, Detlev Lück présente son étude *Mobilité professionnelle et vie de famille en Europe*, menée dans six pays européens. Cette étude traite de la mobilité professionnelle – notamment de celle des « grands mobiles » - et de son articulation avec la vie personnelle des individus.

L'étude constate qu'à l'échelle des six pays étudiés, 16% des individus en moyenne sont mobiles (selon les critères retenus). Des différences entre pays sont observées, avec notamment une moindre mobilité dans les plus petits pays. Tendanciellement, les Européens sont à la fois sédentaires et pendulaires. Ils sont fortement attachés aux lieux dans lesquels ils ont grandi. C'est en France que les réticences envers la mobilité sont les plus grandes. En Allemagne, la mobilité liée au travail est davantage acceptée. En Suisse également, la mobilité est valorisée car perçue comme synonyme de progression sur le plan professionnel.

Les populations les plus mobiles sont les 25-34 ans, les diplômés de l'enseignement supérieur, les titulaires d'un CDD et, dans une moindre mesure, les hommes. En réalité, la mobilité des femmes varie considérablement selon leur situation professionnelle et familiale : les femmes sans enfants travaillant à temps plein sont presque aussi mobiles que les hommes.

Concilier vie professionnelle et vie familiale est difficile, particulièrement pour les femmes. Les personnes les plus mobiles ont moins de chance d'avoir un conjoint et des enfants. Parallèlement, les personnes qui ont des enfants, particulièrement entre 25 et 34 ans, sont beaucoup moins disposées à se déplacer que les autres.

La mobilité des deux conjoints a un impact sur le partage des tâches domestiques et des soins aux enfants : de façon générale, les femmes consacrent nettement plus de temps à cette activité que les hommes. Lorsque l'homme est mobile, l'écart s'accroît encore, tandis que le partage est plus équilibré lorsque la femme est mobile.

Detlev Lück considère que les employeurs devraient être sensibilisés à cette problématique, afin de faciliter la conciliation entre mobilité professionnelle des salariés et vie familiale.

Sven Kesselring présente quant à lui son travail de recherche sur les relations entre mobilité et NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication). Il constate que les nouvelles technologies sont de plus en plus utilisées par les individus pour être mobiles. C'est la définition même de la mobilité qui est transformée par les NTIC. Il existe différentes formes de mobilité, mises en évidence par John Urry :

- Le déplacement physique des personnes ;
- La circulation physique des objets ;
- Le déplacement imaginaire à travers les images, les souvenirs, les livres et, depuis peu, grâce aux nouvelles technologies ;
- Le déplacement à travers les messages et la communication ;
- Le déplacement virtuel sur internet

Le déplacement virtuel peut aujourd'hui se faire au cours d'un déplacement physique, grâce aux Smartphone et aux ordinateurs portables. Ainsi, les différentes formes de mobilité peuvent se combiner, s'emboîter.

Internet est souvent considéré comme un obstacle à l'intégration et à l'interaction sociale. En réalité, les nouvelles mobilités virtuelles permettent aux individus de rester en contact, quels que soit les lieux où ils se trouvent. Dans cette nouvelle forme de gestion de la mobilité, le lieu géographique perd en importance.

Un participant remarque néanmoins qu'étant donné que les moyens électroniques de mise en relation favorisent très fortement l'endogamie³, on peut se demander s'il s'agit véritablement d'outils de mobilité.

Iragaël Joly souligne qu'il s'agit désormais pour les chercheurs de prévoir la façon dont les individus vont s'approprier les nouvelles technologies et les conséquences que cela va avoir sur les déplacements physiques. Aujourd'hui, il semble que les nouvelles technologies de communication ne se substituent pas aux déplacements : au contraire, elles joueraient plutôt un rôle incitatif. On peut dès lors penser que la mobilité va s'accroître, sous toutes ses formes.

Quelques points de débat à la suite des échanges :

- Faut-il continuer à favoriser l'accroissement des vitesses de déplacement si le temps libre dégagé permet aux individus de chercher à toujours plus se déplacer ?
- Agréger les différentes formes de mobilité – mobilité au sens de déplacement, mobilité résidentielle, mobilité sociale –, qui ne sont pas valorisées de la même manière aujourd'hui, est-il vraiment opératoire ? Cela a-t-il seulement un sens ?
- Doit-on envisager des mesures spécifiques pour permettre aux femmes ayant des enfants d'être mobiles professionnellement ?
- L'espace virtuel peut-il vraiment supplanter l'espace géographique ?
- Si les technologies de l'information et de la communication facilitent et stimulent la mobilité physique, les exclus du numérique sont-ils, à terme, voués à l'immobilité ?

1 Le budget-temps de transport (BTT) d'un individu est le temps qu'il consacre chaque jour à ses déplacements.

2 Il s'agit de toutes les activités qui peuvent être réalisées durant un déplacement. Ex : écouter de la musique grâce à un autoradio ou à un lecteur MP3.

3 L'endogamie désigne le fait choisir son partenaire, de se marier, au sein de son groupe (qu'il soit social, religieux...). Au sens large, l'endogamie est synonyme d'entre-soi.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

POLITIQUES

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Forum Vies Mobiles (22 Avril 2011), « Thèses et Controverses sur les mobilités de demain », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 22 Décembre 2024, URL:
<https://forumviesmobiles.org/evenements/1112/theses-et-controverses-sur-les-mobilites-de-demain>