

FORUM VIES MOBILES

Thèses et Controverses sur les mobilités de demain

les 26 et 27 mai 2011
à la Maison Rouge Paris Bastille

avec 110 chercheurs et praticiens de la mobilité

*Ces premières « Thèses et Controverses » sont l'occasion d'une exposition de livres d'artistes
et de photographes dont le travail est fondé sur des processus artistiques mobiles*

Sommaire

Introduction.....	5
Séquence 1 : Du déplacement à la mobilité : qu'est-ce qui a changé, qu'est-ce qui va changer ?.....	7
Synthèse.....	7
Séquence 2 : « Entrer en mobilité ».....	9
PREMIERE PARTIE.....	9
Synthèse.....	9
DEUXIEME PARTIE : Rencontre avec les praticiens du transport.....	12
Synthèse.....	12
Séquence 3 : Comment certains artistes abordent-ils la mobilité à partir de processus artistiques itinérants ?.....	13
Synthèse.....	14
Séquence 4 : Quitter la voiture ?.....	14
Synthèse.....	15
Séquence 5 : Quels systèmes de mobilité en 2030 ?.....	17
Synthèse.....	17
Synthèses et débats.....	19
Synthèse générale.....	19
Conclusion.....	21

Introduction

Introduction de 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 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

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.

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. 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

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).

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 ?

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 transport⁶ 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

⁶ Le budget-temps de transport (BTT) d'un individu est le temps qu'il consacre chaque jour à ses déplacements.

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 »⁷ 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 ;

⁷ 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.

- 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'endogamie⁸, 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 ?

⁸ 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.

DEUXIEME PARTIE : Rencontre avec les praticiens du transport

Intervenants :

Maria Harti (Directrice générale IDTGV, SNCF Voyages)

Michel Lebœuf (Directeur grand projets et prospective, SNCF Voyages)

Synthèse

Dans cette séquence, il est question de la façon dont la SNCF s'efforce de rester concurrentielle, notamment sur le marché des trajets longue distance. Des stratégies d'amélioration qualitative de l'offre sont mises en place ; elles se fondent sur des expérimentations et des études de satisfaction clients.

La question de la modélisation ouvre le débat. Maria Harti explique que dans le cadre de son exercice professionnel, elle a longtemps fondé ses prévisions de demande sur des modèles. Elle a pu constater les limites de cette approche : modéliser les choix individuels est très difficile car des facteurs qualitatifs entrent en compte et on ne sait pas les mesurer. Michel Lebœuf réagit en rappelant sa position, exprimée durant la Séquence 1 : la modélisation est un outil essentiel et assez satisfaisant pour la SNCF. En réalité, tout dépend selon lui de l'échelle à laquelle se place l'analyse : à l'échelle du marché voyageurs, c'est-à-dire au niveau agrégé de la comparaison entre modes de transport, les erreurs sont limitées car les variables de prix et de temps généralisé de transport – qui comprend le temps de parcours mais aussi la fréquence, la régularité et le temps d'accès moyen à la gare - sont fondamentales. En revanche, à l'échelle de trajets particuliers à des heures données, la modélisation devient beaucoup plus difficile car les facteurs explicatifs du choix modal sont plus diversifiés et plus qualitatifs.

IDTGV est une tentative de riposte à la concurrence des compagnies *low cost* aériennes en France, explique Maria Harti. Le handicap du TGV par rapport au transport aérien était la plus longue durée des trajets (de gare-à-gare). La stratégie de la SNCF a consisté à faire de cette faiblesse un atout en valorisant le temps de voyage. Il s'agit donc d'une stratégie mettant l'accent sur l'aspect qualitatif du choix modal.

L'entreprise a identifié deux attentes de ses populations cibles : la tranquillité et le divertissement. D'où l'idée de créer deux ambiances entre lesquelles le voyageur choisit : IDZen et IDZap. A chaque ambiance est associé un certain nombre de services - et de règles dans le cas d'IDZen. Les deux tiers des clients choisissent une ambiance, avec une prédilection pour IDZen. Le second volet de la stratégie d'IDTGV a été de laisser au voyageur le choix de son espace de voyage pour faciliter l'adéquation entre cet espace et ses besoins (être seul ou en groupe, travailler ou se reposer...). 30% des clients d'IDTGV utilisent ce service. A cela s'ajoute une politique de baisse des prix par rapport au TGV classique.

Cette stratégie a permis à la SNCF de gagner des parts de marché sur le transport aérien. Maria Harti en conclut que des critères comme le confort ou la possibilité de réaliser des activités durant le déplacement jouent un rôle considérable dans les choix modaux.

Des participants remarquent que si IDTGV représente 5% des voyages effectués en TGV, l'amélioration qualitative concerne très peu de voyageurs alors qu'elle devrait être

globale pour favoriser un report modal plus massif. Maria Harti rétorque qu'IDTGV a été conçu comme un laboratoire où tester des services, des méthodes de management et que l'objectif est de généraliser les expériences réussies à l'ensemble des TGV. De plus, des innovations ont également été opérées dans le TGV, comme la création d'espaces réservés aux familles et d'espaces de travail.

Michel Lebœuf affirme que la possibilité laissée aux voyageurs de faire des activités diverses durant leur déplacement est un facteur d'accroissement des budget-temps de transport, particulièrement lorsque les voyageurs peuvent travailler efficacement. Néanmoins, cela suppose qu'ils soient bien informés en cas de problème –pour qu'ils puissent se réorganiser- et que tous les services dont ils ont besoin leur soient offerts (prises de courant, wifi, restauration...). Nicole Met remarque que cela n'est vrai que si les trains offrent un minimum de fiabilité et de régularité.

Ludovic Bu déplore le fait que la SNCF cherche à gommer la sensation de voyager en train car il pense que l'expérience du train – à travers la contemplation des paysages notamment - est un véritable atout pour l'entreprise. Michel Lebœuf répond que regarder le paysage, c'est justement s'évader du train. L'objectif de la SNCF est que toutes les activités habituelles soient rendues possibles dans le train.

En référence à la séquence précédente, Michel Lebœuf rappelle que l'être humain a besoin de se déplacer, de bouger pour que son corps reste en bonne santé. Pour cette raison, la mobilité virtuelle ne supplantera pas la mobilité physique.

Par ailleurs, il souligne que l'intérêt d'un voyage réside *dans* le voyage. Il trouve le concept d>IDZen contradictoire avec cette idée, puisque l'on permet aux clients de se déconnecter du monde et de s'isoler des autres. La question de l'aspect social de la demande d'isolement dans le train est soulevée par Olivier Klein : ne s'agit-il pas de la demande d'une clientèle solvable qui ne représente pas l'ensemble de la société ? Maria Harti nuance : de nombreux clients demandent à ce que les échanges avec les autres passagers soient facilités. La SNCF a par conséquent créé un réseau social au sein des trains mais cela n'a pas fonctionné. Dans le train, on ne peut pas changer de place et il y a une crainte que l'échange avec son voisin ne soit pas aussi agréable que prévu. Les animations dans la voiture-bar rencontrent davantage de succès, ainsi que les offres destinées aux jeunes durant les voyages de nuit.

Olivier Klein remarque que le plaisir du voyage a été peu évoqué au cours de la discussion, alors qu'il s'agit selon lui d'un élément essentiel. Il rappelle que la lecture, notamment, est fortement liée au voyage en train, qu'il s'agisse du TGV, du métro ou du train de banlieue.

Bernard Emsellem clôt la discussion en soulignant le rôle de l'imaginaire dans la construction des mobilités. La sociabilité des trains des années 1950, par exemple, subie plutôt que désirée, est aujourd'hui mythifiée et devient un idéal du voyage en train. Ce que l'on associe à un mode de transport joue un rôle considérable dans son utilisation. De ce fait, il est essentiel de s'intéresser à la fabrication de l'imaginaire lié au train et à ses supports.

Quelques points de débat soulevés par les échanges :

- Rendre le voyage en train attractif, est-ce faire du train un simple sol roulant sur lequel la plupart des activités quotidiennes sont rendues possibles ou valoriser une expérience spécifique, fondée notamment sur la traversée de territoires et de paysages ?
- Le train, mode de transport collectif, serait-il paradoxalement devenu un lieu privilégié pour la pratique d'activités solitaires, voire pour le repli sur soi ?

Séquence 3 : Comment certains artistes abordent-ils la mobilité à partir de processus artistiques itinérants ?

Présentation de l'exposition « Artistes en déplacement »⁹

Intervenante :

Hortense Soichet (photographe, Université Paris 8)

Synthèse

Certains artistes créent des dispositifs d'expérimentation du déplacement et produisent une œuvre durant l'espace-temps du voyage. Hortense Soichet, spécialiste de la question, expose la façon dont le déplacement est traité dans le champ de la photographie contemporaine. Les photographes abordent le mouvement avec des images fixes, ce qui peut paraître paradoxal. Pourtant, leurs travaux apportent des points de vue singuliers sur la mobilité.

La marche est le mode de déplacement le plus souvent pratiqué par les artistes qui s'intéressent à la mobilité. Il existe des photographes marcheurs, qui s'inscrivent dans la longue tradition associant marche et réflexion. Des artistes comme Francis Alÿs ou le groupe de marcheurs Stalkers utilisent la marche comme un moyen de lire et d'analyser les espaces traversés. De façon générale, le livre est le support artistique le plus adapté à la diffusion des œuvres des artistes « itinérants ». La lecture s'inscrit dans un espace et un temps donnés ; elle facilite l'instauration d'un rapport intime entre le lecteur et l'œuvre du fait de son caractère solitaire, contrairement à l'exposition.

Certains travaux mettent l'accent sur l'expérience du voyage. Le livre n'est alors qu'un document permettant d'en garder d'une trace. Il s'accompagne d'un récit qui donne sens aux images (Francis Alÿs, Hamish Fulton, le Laboratoire Stalker).

Dans d'autres cas, le livre est la finalité du travail, sa conception est pensée en amont du travail photographique. L'important n'est pas la marche en tant que telle, mais le fait de parcourir un espace et de capter des paysages. La cartographie s'impose alors comme un complément utile, permettant d'offrir au lecteur des informations géographiques et un autre

⁹ Cette exposition se présentait sous forme de livres de photographies. Les ouvrages exposés durant les rencontres sont consultables au Forum Vies Mobiles. Pour plus d'informations, contacter Christophe Gay () ou Sylvie Landrieve (sylvie.landrieve@forumviesmobiles.com).

point de vue sur les espaces photographiés. En effet, la carte est également un support pour l'imaginaire et le déplacement, qu'il soit psychique ou physique (Denis Adams, Gabriele Basilico, Stefano Boeri, Thierry Girard, Laurent Malone, David Renaud, Judith Schalanska).

Un travail qui a fortement marqué le champ de la photographie de voyage est celui de Thierry Girard. Cet artiste a re-parcouru à pied des trajets issus d'estampes, d'écrits littéraires ou d'expériences passées. C'est une manière de réactualiser des parcours mythiques.

La marche n'est cependant pas le seul mode de déplacement saisi par les photographes. Il existe également toute une tradition de *road movie* photographique pour laquelle « la route est le fil conducteur de la démarche » (Robert Franck, Nicolas Frémeaux, Nicolas Fussler, Stephen Shore).

D'autres photographes s'intéressent plutôt à la façon dont les déplacements sont vécus au quotidien et aux évolutions dans ce domaine. Des artistes engagés questionnent la spécificité de l'être en mouvement dans différents modes de transports. Certains photographes cherchent par exemple à confronter la vitesse du mode de déplacement à la perception qu'en a l'individu ou à rendre compte de la situation du corps dans un dispositif mobile. Il s'agit alors de traduire par la photographie cet état particulier dans lequel se trouve le passager des modes de transports motorisés (Alain Bulbex, Raymond Depardon, Martin Parr, Bernard Plossu, Paul Virilio, Michael Wolf).

Enfin, un dernier champ de questionnement concerne la circulation d'objets, de pratiques et de symboles à l'échelle mondiale. Des travaux rendent sensibles les effets de la globalisation en rapprochant par la photographie les éléments communs aux différentes métropoles (Hans Eekelboom, Eric Sachin).

Ces différentes démarches artistiques sont d'une grande richesse pour la réflexion sur le déplacement et la mobilité. Elles mettent en évidence la spécificité de la vision de l'être en mouvement et proposent des lectures diverses des sociétés mobiles.

Séquence 4 : Quitter la voiture ?

Séquence animée par Francis Beaucire (CRIA, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne)

Intervenants :

- Nicolas Louvet : géographe, bureau de recherche 6t Paris, École Nationale des Ponts-et-Chaussées
- Stéphanie Vincent-Geslin : sociologue, laboratoire LaSur, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)
- Laurent Fouillé : sociologue, École des Mines de Nantes, laboratoire GEPEA (laboratoire de Génie des procédés – environnement – agroalimentaire)

Synthèse

Cette séquence traite de l'essor de l'alternativité, c'est-à-dire des formes de déplacement alternatives à la voiture utilisée de façon individuelle et exclusive. Les trois études présentées apportent différents éclairages sur cette question. La première cherche à

déterminer dans quelle mesure les représentations des Français sont favorables au développement de l'alternativité. La seconde décompose le processus qui amène un individu à adopter des comportements alternatifs à un moment donné de son existence. La troisième traite des dispositifs, des politiques, qui cherchent à favoriser un détachement de l'automobile et de leurs effets.

Nicolat Louvet présente son étude sur les [dispositions](#) des Français envers l'écovitalité¹⁰. Il y a une dizaine d'années, la voiture était beaucoup mieux considérée que les transports collectifs. Ce n'est plus le cas aujourd'hui : l'image de la voiture s'est détériorée et celle des transports publics s'est améliorée, si bien que ces modes de transport jouent désormais à jeu égal. La bicyclette, dont l'utilisation était marginale il y a dix ans, est aujourd'hui considérée comme un mode de transport à part entière.

De façon générale, l'opinion des utilisateurs réguliers d'un mode de transport est plus positive que celle des non-utilisateurs : ces derniers insistent plutôt sur les désagréments du mode, tandis que les utilisateurs réguliers mettent en avant ses avantages.

L'image des différents modes de transport varie selon les contextes territoriaux. La voiture est jugée chère, polluante mais pratique quel que soit le lieu de résidence des personnes interrogées. Elle est considérée comme bruyante en centre-ville et d'autant plus pratique, nécessaire et chère que l'on s'éloigne de la ville centre. Les transports publics jouissent d'une meilleure image dans les grandes villes qu'ailleurs, ce que l'on peut imputer à une offre plus étoffée. Plus on s'éloigne du centre, plus ils sont jugés contraignants. La bicyclette est quant à elle considérée comme un mode à part entière en centre-ville et comme un loisir dans les espaces périphériques.

Si l'on compare les agglomérations françaises étudiées, on constate que dans les villes qui ont une offre de transports collectifs ancienne et/ou des transports en commun lourds (métro...), la proportion des habitants qui ont une image positive de la voiture et négative des transports publics est faible. C'est dans ces mêmes villes que le stationnement est considéré comme le plus difficile et que les transports en communs sont jugés les plus efficaces comparativement à la voiture. Les villes qui ont la plus faible dépendance automobile sont des petites villes plutôt compactes, ainsi que des agglomérations polynucléaires. C'est dans les villes périurbanisées les moins denses que la dépendance automobile est la plus forte. La dépendance automobile est aussi fortement liée à la manière dont les services urbains sont disposés et dont les systèmes de transports sont articulés aux espaces de vie.

Le principal enseignement de cette étude est qu'aujourd'hui, les Français ont des dispositions favorables à l'écovitalité. Néanmoins, ces dispositions ne se traduisent pas toujours dans les comportements modaux, en partie parce que tous les contextes territoriaux ne le permettent pas. Les politiques menées par les collectivités locales doivent être cohérentes : une politique d'amélioration de l'offre de transports publics ne peut s'accompagner de politiques favorisant la circulation automobile, si l'on veut engendrer un [report modal](#)¹¹.

La thèse de Stéphanie Vincent-Geslin présente les processus qui amènent les individus à adopter des modes de déplacements alternatifs.

Stéphanie Vincent-Geslin explique qu'il y a deux grandes étapes dans les [cycles de vie](#) des individus. Durant l'adolescence et la jeunesse, les individus expérimentent divers modes

10 L'écovitalité désigne l'ensemble des moyens de déplacements peu ou pas polluants : marche à pied, rollers, planches à roulettes, transports en commun...

11 Le terme de report modal se rapporte à un transfert d'utilisateurs d'un mode de transport vers un autre. Généralement, ce terme est employé pour désigner le développement des alternativités au détriment de la voiture.

de transport. Cette diversité d'usages tend à disparaître avec l'entrée dans la vie adulte : les habitudes se figent progressivement, vers une utilisation privilégiée de l'automobile ou une adoption durable de comportements altermodaux.

Lorsque l'adoption de pratiques altermobiles intervient plus tard dans le cycle de vie, le changement des habitudes de déplacement est le résultat d'un processus plus complexe. Généralement, ce changement intervient dans un contexte biographique favorable, marqué par des ruptures (séparation conjugale, arrivée d'un enfant...). Il prend également appui sur des dispositions positives à l'égard des altermobilités et négatives envers l'automobile. L'intervention d'un [élément déclencheur](#) est la troisième condition du changement. Il peut s'agir d'une contrainte brutale, qui rend impossible l'utilisation de la voiture (panne, accident corporel...), d'un engagement militant (affirmation de valeurs environnementales et/ou civiques) ou de la rencontre avec une offre alternative (opportunité : nouvelle offre de transport, plan de déplacement entreprise...). Plusieurs facteurs jouent en faveur d'une adoption durable de ces nouveaux comportements de mobilité : une perception nouvelle des temps de déplacement (impression de ne plus perdre son temps), la légitimation de ces nouvelles pratiques par l'entourage et la routinisation des habitudes (plus le temps passe, moins on n'a envie d'en changer).

Ces altermobilités se séparent rarement de leur voiture. Paradoxalement, la possession d'une voiture tend à conforter les pratiques altermobiles : elle rassure les altermobilités sur le fait que leur choix n'est pas définitif, qu'ils n'en sont pas captifs, puisqu'ils peuvent utiliser leur automobile s'ils en ont envie. Le développement des altermobilités est donc avant tout une ouverture des possibles sur la multimodalité et l'intermodalité. L'amélioration croissante de l'image des modes de transport altermodaux laisse à penser que les comportements altermobiles vont continuer à se développer.

La thèse de Laurent Fouillé porte plus spécifiquement sur l'[attachement](#) à l'automobile et sur les moyens de détacher les automobilistes de leur voiture.

L'attachement des individus à leur véhicule s'inscrit dans un système : l'attachement à leur logement, à des activités, à un réseau de personnes...

Cette étude, qui s'est intéressée à divers dispositifs de détachement, montre que ceux qui cherchent à culpabiliser l'automobiliste, à le présenter comme un être dépendant, ne sont pas très efficaces. D'autres méthodes posent question. Peut-on faire payer aux automobilistes un service qui était jusqu'alors gratuit, avec l'introduction de péages urbains par exemple ? Dans quelle mesure une traçabilité complète des déplacements de chacun est compatible avec la démocratie ? La méthode présentée comme la plus efficace est l'attachement des habitants à un quartier qui dissuade l'utilisation systématique de la voiture (comme l'écoquartier Vauban à Fribourg) : petit à petit, les pratiques se transforment considérablement.

Si les représentations évoluent, la circulation automobile en France ne cesse de croître et représente toujours l'essentiel des kilomètres parcourus par les Français. Néanmoins, on observe depuis 2003 un tassement de la circulation automobile, tandis que la circulation des transports en commun continue d'augmenter. Laurent Fouillé suggère quelques solutions pour favoriser le report modal. La [tarification](#) des transports en commun est aujourd'hui dissuasive pour les utilisateurs occasionnels. Il faudrait donc introduire une tarification dégressive pour les transports en commun et une tarification progressive sur l'usage du pétrole, même si cela pose question sur le plan social. Il serait également judicieux de faire participer les habitants à la planification des transports en commun, afin de concevoir un réseau parfaitement adapté à la demande.

Francis Beaucire estime que l'on arrive au terme du cycle de vie d'un [système de mobilité](#). Cela correspond à un changement de génération, dans un contexte qui favorise

l'adoption de comportements altermobiles. La crise énergétique à venir pourrait accélérer considérablement les transformations en cours. Roland Ribl déplore néanmoins que la pénurie de carburants fossiles à moyen terme et que l'augmentation des prix concomitante soient encore sous-estimées par la collectivité : le changement risque d'être brutal et douloureux.

Tobias Konimof souligne qu'il y a toujours eu des pratiques altermobiles, mais qu'elles étaient peu étudiées par les chercheurs et peu valorisées par les pouvoirs publics. Peut-être sur-estime-t-on l'essor de l'altermobilité.

Enfin, Ludovic Bu se demande s'il est pertinent de mettre en place des politiques de détachement de la voiture, puisque les jeunes générations sont de moins en moins attachées à l'automobile. Stéphanie Vincent-Geslin nuance : dans certains territoires, la voiture reste indispensable et demeure le seul moyen pour les jeunes d'acquérir une certaine indépendance. En revanche, selon Nicolas Louvet, l'émancipation des jeunes générations urbaines ne se fait plus par la voiture, mais par le Smartphone, parce qu'une offre alternative à la voiture a été développée. Dans ce contexte, l'usage et la possession de la voiture se dissocient : on peut utiliser une voiture occasionnellement, sans la posséder. Les systèmes de valeurs se transforment et les pratiques évoluent.

Quelques points de débat soulevés par les échanges :

- L'automobile est-il un mode de transport comme les autres ? Dans quelle mesure le rapport à l'automobile peut-il se transformer ?
- Doit-on imposer un report modal de la voiture vers les altermobilités ? Est-ce utile ? Acceptable ? Nécessaire ?
- A l'heure des altermobilités, les territoires périurbains sont-ils définitivement condamnés ?
- La notion de mode de transport n'est-elle pas dépassée ? L'important n'est-il pas les usages et les combinaisons que l'on fait de l'offre de transport disponible ?

Séquence 5 : Quels systèmes de mobilité en 2030 ?

Séquence animée par Philippe Bloch

Intervenants :

- Pierre Messulam (directeur de la stratégie ferroviaire et de la régulation, SNCF)
- Pascal Feillard (responsable prospective, PSA)
- Gabriel Plassat (service transport et mobilité de l'ADEME, en charge notamment de la prospective et de l'énergie)

Synthèse

Cette séquence propose un panorama de ce que pourrait être la mobilité en 2030 à l'échelle du territoire français et expose les enjeux que ce futur soulève pour la SNCF, les constructeurs automobiles, les pouvoirs publics et les chercheurs.

La première évolution susceptible de transformer les mobilités d'ici 2030 est la dynamique démographique et économique des territoires. La population française va continuer de vieillir et s'urbaniser. La part des personnes âgées et très âgées dans la population française va sensiblement augmenter, ce qui transformera les besoins de mobilité. La répartition de la population va également évoluer, avec un repli dans la « diagonale du vide » et une croissance forte du sud et de l'ouest de la France. Les dynamiques territoriales devraient être très différentes en Ile-de-France, où la croissance économique va rester forte et la population plutôt jeune et économiquement aisée et dans l'arc méditerranéen, où la population va considérablement augmenter, s'appauvrir et vieillir. Dans les espaces ruraux, le vieillissement de la population sera particulièrement sensible. Il va donc falloir trouver des services de mobilités adaptés ; ils devront probablement se rapprocher des services à la personne.

Le second élément à prendre en compte lorsque l'on réfléchit à la mobilité à l'horizon 2030 est l'évolution du coût de l'énergie. Le prix du pétrole ne baissera pas ; il pourrait même considérablement augmenter. La question de l'énergie est une préoccupation majeure des constructeurs automobiles. La tendance est à la réduction de la consommation de carburants des véhicules et des émissions de polluants. Néanmoins, l'[approche intégrée](#) de la mobilité automobile - qui consiste à considérer conjointement et simultanément le véhicule, l'énergie, les infrastructures et les systèmes d'informations - montre que les véhicules récents sont des objets très performants mais mal utilisés. Si l'hybridation entre l'essence (ou le diesel) et l'électrique devrait se développer, l'essor des voitures électriques se heurte à un certain nombre de limites.

Le prix de l'électricité va également connaître une évolution à la hausse, ce qui ne sera pas sans conséquence pour la SNCF. Sa facture d'électricité va sensiblement augmenter. L'opérateur devra limiter sa consommation en heure de pointe, en ralentissant les trains par exemple, afin d'éviter un coûteux sur-dimensionnement du réseau électrique.

Le troisième élément qui devrait transformer la mobilité dans le futur relève des nouvelles technologies de l'information et de la communication. On attend de plus en plus du temps de trajet qu'il soit un temps utile, plein, dont on fait quelque chose. On va vers une information en temps réel tout au long du trajet. Les opérateurs de mobilité et les constructeurs devront intégrer des services de plus en plus sophistiqués pour satisfaire leurs clients. La SNCF a déjà été amenée à installer des prises de courant dans ses TGV. Aujourd'hui, elle est confrontée à une demande d'Internet haut débit dans ses trains grandes lignes, ce qui représente un investissement considérable. De même, l'avenir est aux automobiles qui gèrent, créent et traitent de l'information. Il existe déjà des véhicules capables de détecter des obstacles, de freiner, d'avoir une conduite automatique dans les embouteillages. Cela pose un certain nombre de questions en termes de délégation de la responsabilité des conducteurs, mais on peut penser que ce type de véhicules va se développer. La mutualisation des informations fournies par les véhicules permettra de limiter la pollution de l'air et la congestion. Le rôle des constructeurs automobiles, tout comme celui de la SNCF, devrait ainsi s'étendre à de nouvelles compétences.

De plus en plus, les déplacements sont envisagés de porte-à-porte et de façon multimodale. Des plates-formes numériques permettent aujourd'hui déjà de comparer différentes offres de transport, de les combiner et ainsi de minimiser le temps et le coût du déplacement. D'après Pascal Feillard, les acteurs de la mobilité toujours présents en 2030 seront ceux qui auront réussi à développer des services qui simplifient la vie quotidienne. Les NTIC devraient jouer un grand rôle dans cette évolution, mais elle ne sera possible que si l'on augmente fortement le niveau de connaissance sur les pratiques de mobilité.

Il n'y a pas de solution unique en termes de mobilité. Il s'agit de développer une gamme de solutions parmi lesquelles les individus feront leur choix en fonction de leurs contraintes et de leurs désirs.

Etant donné ce contexte, les choix politiques de soutien à la mobilité font débat. Doit-on favoriser toute mobilité ? A quel prix ? Que penser, par exemple, des subventions accordées par les régions aux déplacements domicile-travail réalisés en TGV ? La mobilité est envisagée comme une solution aux problèmes fonciers, qui rendent difficile l'appariement entre domicile et emploi. La question de l'énergie remet en cause ce modèle : d'ici 2030, la mobilité deviendra de plus en plus coûteuse et conduira à des arbitrages difficiles en matière énergétique ou de contraintes liées à la pollution. Pour effectuer ces arbitrages et les légitimer, des outils de gouvernance sont nécessaires. En effet, l'obstacle à la révision du modèle actuel est la promesse républicaine d'équité territoriale des conditions de mobilité.

Tout un système économique est menacé par l'augmentation des coûts de transport qui fait suite à deux siècles de baisse. Le maillage des commerces et des services s'est distendu, ce qui a permis des économies d'échelle ; l'habitat s'est éloigné de l'emploi. Mais aujourd'hui, certains habitants sont condamnés à une mobilité qu'ils ne peuvent plus toujours assumer. La question de l'accès à la mobilité des individus en difficulté sociale se pose alors de façon accrue.

Dans un contexte de finances publiques exsangues, la question est de savoir où est-ce que l'on doit construire des infrastructures et avec quelle finalité, quelle stratégie territoriale. Le problème est que la taxation des individus émettant le plus de CO₂ et/ou parcourant les plus grandes distances pèserait fortement sur des individus socialement fragiles.

Ces constats appellent une politique d'aménagement du territoire ambitieuse. Il faut probablement aussi inventer de nouvelles formes de mobilité intermodales dans les territoires peu denses, afin d'assurer une certaine mobilité aux habitants et un accès aux centres urbains, mais d'une manière qui ne soit ni trop coûteuse pour la collectivité, ni trop polluante.

Gabriel Plassat conclut sur le fait que la question de la mobilité est souvent abordée de façon partielle. Différentes études se concentrent sur la mobilité des personnes, le fret, l'offre de transport ou la demande... La recherche, pour apporter des solutions aux problèmes qui se dessinent aujourd'hui, doit désormais analyser la mobilité dans toute sa complexité.

Quelques points de débat soulevés par les échanges :

- Les automobiles sont de plus en plus performantes en matière d'efficacité énergétique mais sont également mal utilisées (conduite polluante, faible taux de remplissage...). La mobilité automobile a-t-elle encore un avenir ? Lequel ?
- Faut-il taxer les pratiques de mobilité coûteuses pour la collectivité (infrastructures et nuisances environnementales) ? Autrement dit, est-il socialement juste d'internaliser les externalités négatives liées à la mobilité ?

Synthèses et débats

Séquence animée par Philippe Bloch

Synthèse des premières thèses et controverses vues par :

- *Jacques Theys : précédemment responsable de la prospective au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, EHESS.*
- *Frédéric de Coninck : sociologue, LVMT.*
- *David Azéma : directeur stratégie finances de la SNCF et membre du comité d'orientation et de prospective du Forum Vies Mobiles.*

Synthèse générale

Jacques Theys, Frédéric de Coninck et David Azéma proposent trois points de vue subjectifs sur le colloque - les grandes idées qui peuvent en être dégagées, les questions qui ont été soulevées, les débats qui ont eu lieu ou qui auraient pu avoir lieu. La confrontation de leurs trois visions du colloque est d'autant plus intéressante qu'elles sont très différentes les unes des autres.

Selon Jacques Theys, le colloque était structuré autour de l'idée que les représentations sur la mobilité devaient changer et que ce changement devait réorienter les choix des pouvoirs publics et des opérateurs des transports. Les interventions ont selon lui mis en évidence quatre changements majeurs, qui font néanmoins débat : l'on est passé du déplacement à la mobilité ; le triptyque temps-vitesse-coût n'est plus suffisant pour comprendre les comportements de mobilité ; la domination automobile est déclinante face à l'essor des altermobilités ; les systèmes de transports se transforment. Il remarque que ces changements n'ont été analysés que sous l'angle de l'[individualisme méthodologique](#), c'est-à-dire en partant de ce que souhaitent les individus, et jamais en partant de la mobilité comme bien collectif et co-construction sociale.

Ces changements soulèvent des questions pour les chercheurs :

- La notion de transport étant hybride, doit-on analyser séparément ou simultanément ses différentes dimensions ?
- Les transports et la mobilité sont une des composantes de la société parmi d'autres, avec lesquelles elle interagit (aménagement du territoire, dynamique économique...). La réflexion sur les transports doit être replacée dans un contexte plus large qui intègre toutes ces composantes.

Frédéric de Coninck met, quant à lui, l'accent sur les différences de point de vue qu'il a pu constater entre les acteurs du champ des transports (SNCF, constructeurs automobiles, usagers...) et qui ont alimenté les débats. Au sein même de la catégorie des usagers, les attentes et les pratiques sont très différentes selon les catégories sociales et les contextes géographiques. Ces [différences entre usagers](#) sont de nature à nourrir des controverses importantes, même si elles n'ont pas été explicitement évoquées durant le colloque.

Frédéric de Coninck traite quatre problématiques qui, selon lui, ont traversé le colloque :

- Dans quelle mesure avons-nous du temps disponible pour les déplacements et pourrions-nous utiliser le temps différemment ?
- Quelles évolutions les nouvelles interfaces techniques vont-elles générer ?
- Le déplacement est-il désiré ou contraint ?
- Va-t-on vers davantage de mobilité ?

David Azéma, pour sa part, insiste plutôt sur la coupure qu'il constate entre les propos des participants du colloque et la réalité des décisions politiques. La controverse réside dans le fait que, pour les intervenants, la mobilité et la vitesse ne sont pas forcément souhaitables, tandis que les pouvoirs publics font de leur augmentation l'objectif des politiques de transport.

Selon David Azéma, les distinctions traditionnelles entre transport collectif et transport individuel, mais aussi entre modes de transport, sont aujourd'hui inadaptées. Il faut penser en termes de [systèmes de transport](#) et de combinatoires. En revanche, il est nécessaire de segmenter la réflexion sur le plan spatial et social, car il n'y a pas une mais des mobilités.

Deux voies s'ouvrent alors : soit une reprise en main des questions de transport par les pouvoirs publics, soit une innovation des systèmes de transport cantonnée à un segment particulier de la population : les urbains très mobiles qui ont des moyens financiers d'accéder à une nouvelle organisation des transports, elle-même fondée sur la multimodalité et les technologies de l'information et de la communication.

Conclusion

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

Bernard Emsellem : Nous avons l'occasion d'explorer un certain nombre de thèmes et d'essayer de les traiter sous forme de controverses. Nous ne voulions pas d'un consensus mou, de phrases convenues. Nous n'y sommes peut-être pas complètement arrivés, mais nous avons fait émerger des questions qui pouvaient être des sujets de débats et d'approfondissements.

Nous avons traité les sujets que nous voulions traiter, nous les avons « épiluchés » et analysés. Mais je crois que dans une certaine mesure, ces premières *Thèses et controverses sur la mobilité de demain* fabriquent aussi un cahier des charges de notre action dans les mois, voire les années à venir. Elles vont nous permettre d'identifier un certain nombre de thèmes sur lesquels nous allons travailler. Nous reviendrons vers vous pour organiser des recherches, des rencontres, des débats, des dispositifs d'expérimentations... C'était l'enjeu de ces premières *Thèses et controverses sur la mobilité de demain* et nous avons le sentiment de l'avoir réussi.

Remerciements :

- à Stéphanie Vincent, Sylvie Landriève, Christophe Gay pour la préparation des *Thèses et controverses pour la mobilité de demain*.
- à Michel Batal, qui a découvert ce lieu, ainsi qu'à toutes ses équipes.

Vincent Kaufmann : Je trouve que l'on a réussi à créer une atmosphère qui a permis un échange, peut-être pas sous forme de controverses, mais un échange très ouvert, davantage que ce que j'avais pu imaginer. Je trouve cela très positif. Je suis très sensible à ce qu'a dit Jacques Theys. La question des mots que l'on emploie, des notions que l'on utilise et de leur précision fait partie de mes préoccupations scientifiques. Je crois qu'il faut vraiment la prendre au sérieux. Ce n'est pas du tout évident quand on ambitionne non seulement de développer des plateformes interdisciplinaires mais, qu'en outre, on souhaite faire dialoguer le monde des arts avec celui des sciences humaines et sociales.

Ce point avait déjà été évoqué lors de la première séance du comité de prospective du Forum par Jean-Pierre Martin, qui avait demandé de faire attention au « jargon ». Je crois que cela nous ouvre un chantier absolument essentiel, qui peut nous permettre d'aller plus loin dans le travail collectif.

À votre sortie, un dossier de presse vous sera distribué, ainsi que le premier tome du livre *Mobiles Immobiles*, qui associe des communications scientifiques sous une forme assez libre, voire littéraire – la commande passée aux chercheurs était justement de s'affranchir d'un certain nombre de critères formels habituellement utilisés dans l'écriture scientifique – et des interventions d'artistes. C'est un livre consacré au droit à la mobilité, dont l'ambition était de couvrir de façon très large les enjeux de ce droit. Un deuxième tome sortira au début de l'automne. Ce livre fait partie de l'expérimentation que nous commençons à effectuer. Vous verrez que des personnes d'origine très différentes, employant des méthodes très différentes, qui parlent d'endroits très différents, nous disent des choses parfois convergentes, parfois divergentes. Concernant les divergences, il y a une chose que je voudrais relever : le dernier article du livre est une espèce de plaidoyer pour la sédentarité, rédigé par Franck Scherrer avec beaucoup d'humour.

Je vous laisse découvrir tout cela.

Merci beaucoup à tous pour votre participation.