

---

# Le futur des déplacements en scénarios

Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet

## 1. Liminaire

A travers toute l'Europe, depuis plus de deux décennies, favoriser l'utilisation d'autres moyens de transports que l'automobile en ville est un objectif central de l'action publique en matière de transports. Jusqu'à une période récente, cette volonté a eu de la peine à se traduire dans les pratiques, et pourtant, depuis 2005-2010, l'utilisation s'est progressivement mise à décroître dans de nombreuses agglomérations urbaines.

Dans le présent article, nous aimerions revenir sur cette tendance pour en comprendre l'origine, mais aussi afin d'identifier dans quelle mesure la tendance à la baisse d'utilisation de l'automobile n'est que passagère et dans quelle mesure elle reflète une transformation profonde de la mobilité quotidienne.

## 2. Retour sur l'utilisation des moyens de transports dans les villes européennes depuis les années 1970

Jusque dans les années 1970, une représentation dominante du système de transport, très largement partagée aussi bien par la population que les décideurs politiques et les experts se construisait autour du paradigme du progrès technique (Fichelet 1979). Dans cette optique, la voiture individuelle constituait un progrès par rapport aux transports collectifs, car elle libérait son usager des contraintes de lignes et d'horaires en permettant un déplacement autonome dans un espace privatisé (l'habitacle de l'automobile). L'idée selon laquelle l'automobile constitue un progrès par rapport aux transports publics est encore aujourd'hui très largement partagée, y compris par les partis politiques de gauche (Maksim 2011). Avec, la prise de conscience croissante des nuisances liées au trafic automobile, cette représentation dominante va se fragmenter

---

pour laisser la place à une plus grande diversité de dispositions. Dès les années 1980, le report modal des transports individuels motorisés vers des moyens de transport moins générateurs d'externalités négatives constitue un objet de controverse central des politiques de transports à travers toute l'Europe (Banister 2005, Flamm 2004). Il est notamment porté par des mouvements sociaux en émergence, de mouvance écologiste ou plus généralement qui militent pour une meilleure qualité de vie et une critique du consumérisme. C'est à travers cette transformation du référentiel de la mobilité urbaine que le report modal va progressivement devenir un objectif central des politiques de transports urbains. Ces politiques sont motivées par une volonté de faire face aux conséquences de l'automobile en milieu urbain dense, soit en premier lieu l'encombrement de l'espace public et les conséquences environnementales du trafic automobile.

La stratégie privilégiée au départ a été de développer des alternatives à la voiture qui soient performantes en termes de vitesse de transport. C'est ainsi qu'ont fleuri les projets de réseaux de tramways sur rails ou sur pneus, de light rail, de tram-train ou de métro automatique de petit ou grand gabarit, de S-Bahn et autre RER.

Dans les années 1980 et 1990, ces réalisations n'ont pas permis, sauf exception, de faire diminuer l'utilisation de l'automobile en ville. Dans tous les cas, une augmentation de l'utilisation des transports publics a été mise en évidence, sauf exception entre +20% et +50%, mais le trafic automobile n'a été que marginalement impacté. Les nouveaux trams, métro et S-Bahn ont surtout généré de nouveaux déplacements et convaincus d'anciens piétons de prendre les transports en commun.

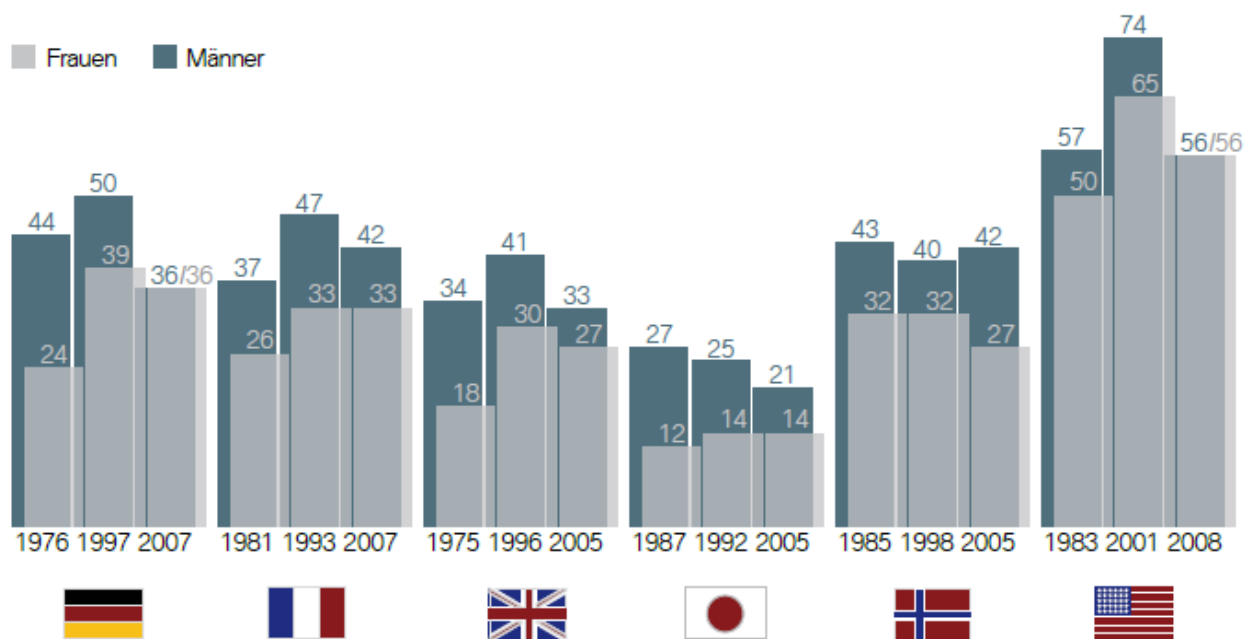
Dans un deuxième temps, le succès très relatif des politiques de report modal est analysé comme résultant d'un manque de cohérence. Les politiques de report modal ont alors renouvelé leurs postures pour considérer des chaînes de moyens de transport complètes, en intégrant la marche et le vélo en particulier. L'aménagement de l'espace public devient alors un élément central de ces politiques. C'est à ce moment que les stratégies de coordination entre les politiques de transport et de développement deviennent une doxa. Il faut amarrer le développement urbain à une échelle marchable à proximité des hubs de transports publics et des gares.

Jusqu'au milieu des années 2000, ces politiques ne vont pas permettre d'infléchir massivement l'utilisation de l'automobile. Il y a bien sûr des exceptions, mais dans l'ensemble les effets restent modestes. L'utilisation de l'automobile est associée à des modes de vie dont les rythmes et la spatialité font qu'il est bien souvent difficile d'agir sur les habitudes modales de transport. Des recherches montrent que celles-ci se

forment durant des moments précis, correspondant à des moments de transition dans le parcours de vie.

Les alentours de l'année 2005 vont marquer un tournant : l'utilisation de l'automobile va se mettre à baisser. On a d'abord cru à un effet conjoncturel lié à la hausse du prix du pétrole, mais la tendance qui s'amorce devient lourde et se généralise progressivement dans les pays occidentaux, comme le montre les récentes analyses de l'ILS qui compare la mobilité en Allemagne, France, Grande-Bretagne, Japon, Australie et Etats-Unis (fig. 1).

Fig. 1 Evolution de la part modale de l'automobile dans la mobilité (en km)

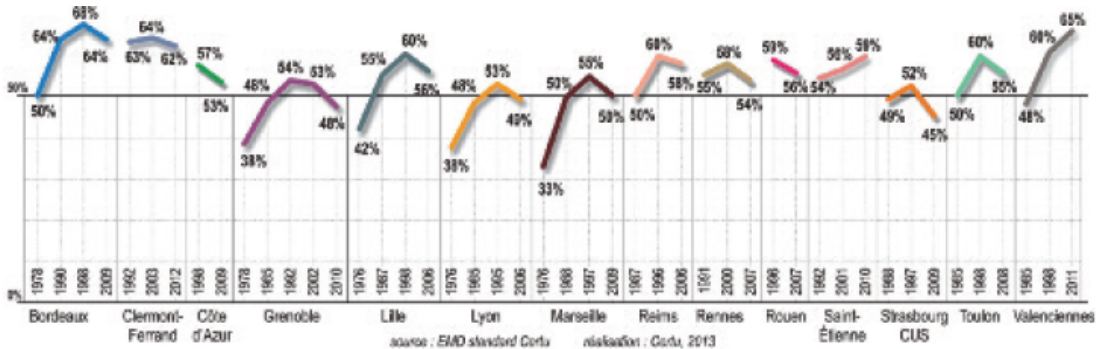


Source: ILS

Comme souvent lors de l'émergence d'un phénomène nouveau, un faisceau de facteurs plutôt qu'une cause unique en est à l'origine. Il y a bien sûr un effet des investissements et des politiques menées, mais pas seulement... Certains faits sont troublants, car la diminution est générale. Elle concerne aussi bien des villes qui ont mené des politiques de transport ambitieuses que des villes qui n'ont pas eu de politiques dans ce domaine. C'est le cas en France où la baisse de la part de marché de l'automobile dans les déplacements urbains est repérable aussi bien à Strasbourg ou Bordeaux – des

agglomérations qui ont beaucoup développé les transports publics, que dans des villes comme Toulon où un tel développement n'a pas eu lieu.

Fig. 2 Evolution de la part modale de l'automobile dans un certain nombre d'agglomérations françaises (en part des déplacements).



Source: CEREMA

Il est aussi important de noter que la tendance à la baisse de l'utilisation de l'automobile est confinée aux milieux urbains denses, c'est-à-dire aux villes-centres de plus de 100'000 habitants et à leurs proches couronnes. Partout ailleurs, l'utilisation de l'automobile se maintient, voire même se renforce.

Si les politiques de transport ont bel et bien un impact sur le déclin de l'utilisation de l'automobile, la baisse de la part de marché de l'automobile dans des agglomérations où aucune amélioration notable des offres alternatives à l'automobile n'a été réalisée suggère que d'autres facteurs sont à l'œuvre dans le déclin observé de la pratique de l'automobile en ville, des facteurs ayant trait à l'évolution des dispositions à l'utilisation des différents moyens de transports par la population.

### 3. Trois signaux encore faibles de changements profonds de la mobilité

Parmi les évolutions de la mobilité, il en est trois qui préfigurent potentiellement des changements profonds de la mobilité, qui permettent de comprendre le déclin d'utilisation de l'automobile et à partir desquels il nous a semblé pertinent de bâtir des scénarios d'évolution de la mobilité.

#### 3.1 L'habiter multi-local

---

Depuis une vingtaine d'années, nous assistons en Europe au développement de plusieurs formes inédites de déplacements, souvent qualifiées de grandes mobilités (Meissonnier 2001 ; Schneider et al. 2002 ; Hofmeister 2005, Duchêne-Lacroix 2013 ; Ravalet et al., 2015).

Elles renvoient à de la bi- ou multi-résidence ; que celles-ci soient pratiquées suite à un divorce par les enfants en garde partagée d'une couple, par choix pour la dynamique de couple (living appart together) lorsque les domiciles sont à une distance-temps conséquente, pour des raisons liées au travail (le pied à terre à proximité du lieu de travail lorsque le domicile principal est situé à plusieurs centaines de kilomètres), ou encore pour des raisons liées aux loisirs, comme ces résidences secondaires dans lesquelles on passe une partie de la semaine ou de l'année.

Il s'agit aussi de la pendularité de longue distance ou de longue durée, qui conduit des personnes de plus en plus nombreuses à parcourir chaque jour plusieurs centaines de kilomètres ou à passer beaucoup de temps pour se rendre sur leur lieu de travail et en revenir le soir.

Il s'agit de plus de ces voyageurs, qui passent de très nombreuses nuits à l'extérieur de leur domicile, que ce soit pour le travail, pour les loisirs ou pour des raisons familiales. Lorsqu'on les additionne, ces formes de déplacements encore anecdotiques il y a quelques années, constituent désormais un phénomène social sur lequel il n'est plus guère possible de faire l'impasse.

Rien que pour le travail, ce phénomène concerne environ 15% des actifs en France, tandis que la moitié de la population y a été confrontée dans sa vie professionnelle (Ravalet et al., 2015). Si l'on tient compte de l'ensemble des motifs, 25% de la population est concernée par l'habiter multi-local (Duchêne-Lacroix 2013).

Notons aussi que ces pratiques s'accompagnent d'un métissage des temps de la vie quotidienne : les activités se succèdent à des rythmes plus élevés. Les sphères privées et professionnelles se mélangent. On travaille à distance, chez soi, le soir en regardant ses emails, on reçoit des téléphones privés au bureau, etc... On reste en contact en permanence avec son partenaire par sms...

Ce qui lie ces différents modes de vie, c'est qu'ils impliquent un habitat multi-local : dans tous les cas, la personne qui le vit a une vie quotidienne qui se déroule dans plusieurs espaces éloignés les uns des autres. Il en résulte des appartenances et ancrages multiples.

---

L'utilisation de l'automobile est généralement assez faible parmi les personnes qui pratiquent l'habitat multi-local, en particulier lorsque les circulations se font de ville à ville.

### 3.2 « Zahavi 2.0, où la croissance des budgets-temps de déplacement

Yacov Zahavi est un chercheur de la banque mondiale qui a mis en évidence dans les années 1970 une constante des budgets temps de déplacements dans les villes du monde entier. Il en tire ce qu'on a qualifié de « Conjecture de Zahavi », c'est-à-dire le fait que la mobilité quotidienne est une fonction de la vitesse de transport à l'horizon d'un budget-temps d'une heure environ (Zahavi et Tavities, 1980).

La conjecture de Zahavi met en évidence un mécanisme central du développement urbain : les gains de temps procurés par la vitesse potentielle des infrastructures sont investis pour aller plus loin et non pour limiter le temps passé à se déplacer. Ce mécanisme permet en particulier de modéliser l'étalement urbain. Les travaux de Zahavi ont eu un écho considérable en urbanisme opérationnel.

Depuis les années 1990, si l'on tient compte de l'ensemble des déplacements réalisés dans la vie quotidienne (y compris les mobilités quotidiennes non locales), les budgets-temps de déplacements se sont mis à augmenter à travers toute l'Europe, pour se restabiliser à un niveau plus élevé, autour d'une heure et demi<sup>1</sup>. De Zahavi 1.0, nous sommes passés d'une certaine manière à Zahavi 2.0.

Une petite partie de cette augmentation s'explique par la saturation des infrastructures. Mais surtout, cela s'explique par le fait que le rapport au temps de déplacement a changé. Que s'est-il passé ? Un examen attentif des budgets-temps indique que la dispersion des budgets-temps s'est accentuée. Il montre aussi que les utilisateurs du train et les grands marcheurs sont ceux qui ont les budgets-temps les plus longs. Ce phénomène s'explique en particulier par la possibilité d'utiliser son temps. Avec les smartphone, tablettes, ordinateurs portables, le temps de déplacement n'est plus un temps mort, un temps de liaison entre des activités, mais un temps d'activité à part entière... et on accepte donc d'y passer plus de temps.

Mais pour qu'une personne puisse se sentir à l'aise lors de ses déplacements, il faut non seulement qu'elle dispose d'aptitudes personnelles, mais aussi que cette motilité

---

<sup>1</sup> En France (CGDD, 2010), en Suisse (OFS, 2007), en Angleterre (Lyons & Chatterjee, 2008), en Suède (Sandow, 2011), en Hollande (Van Wee & al., 2006).

---

rencontre un potentiel d'accueil favorable dans les espaces de la mobilité. Ces prises au sens de Gibson sont indispensables pour s'approprier ce temps. Elles prennent des formes très différentes et vont de la place assise confortable dans un train au wifi, en passant par la localisation d'un pied à terre... L'utilisation du temps de déplacement en voiture est limitée par la conduite, ce qui limite l'attractivité de ce moyen de transport, en particulier pour les déplacements les plus longs.

### 3.3 Les changements de dispositions à l'égard de l'automobile dans la jeune génération

Nombre d'enquêtes le montrent : l'automobile ne fait plus autant rêver les jeunes. Les constructeurs automobiles comme Toyota ou PSA analysent finement ce phénomène. Cela se traduit non seulement dans l'utilisation des moyens de transport, mais aussi dans la motorisation et dans le passage du permis de conduire.

Cette tendance s'explique par plusieurs phénomènes (Vincent Geslin et al. 2016) :

- Un désamour de l'automobile lié aux critiques environnementales dont elle est l'objet et la concurrence avec les systèmes de communication à distance comme expression de liberté.
- Le retour en force de modes de vies urbains tournés vers la recherche d'urbanité. Cela se traduit en particulier par des changements dans les rythmes de vie. Les achats ont tendance à se faire plus quotidiens et moins hebdomadaires.
- Le nombre de déplacements par personne et par jour a tendance à diminuer au profit d'un certain nombre d'activités de proximité et un certain nombre de courses se font davantage en ligne où en se faisant livrer à domicile.

Dans ce contexte, l'aspect économique joue un rôle qu'il convient de ne pas sous-estimer. L'argent dépensé pour l'achat de téléphones, d'ordinateurs, de tablettes, de jeux en lignes ou d'applications n'est plus disponible pour se payer le permis de conduire (qui est de plus en plus onéreux dans un grand nombre de pays européens) ou a fortiori une voiture. En d'autres termes, dans les arbitrages économiques des jeunes ménages urbains, ce qui concerne l'automobile peut passer au second plan lorsque les ressources sont limitées.

### 3.4 En guise de synthèse

---

Les trois faits qui viennent d'être brièvement exposés sont encore des signaux faibles, mais chacun à sa manière suggère que l'automobile possédée est un artefact dont une partie croissante de la population française ne sait plus que faire... et que les dispositions favorables à l'utilisation d'autres moyens de transport n'ont jamais été aussi fortes depuis les années 1960.

Mais à ce stade de la réflexion, et au moment où nous commençons à bâtir des scénarios, il convient d'intégrer le fait que la voiture comme nous la connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire avec un conducteur va peut-être se transformer radicalement. L'automatisation de la conduite automobile est à ce titre un aspect fondamental car il libérerait le conducteur de son activité de conduite et lui permettrait de disposer de son temps pendant le déplacement. Ce faisant, la voiture sans conducteur serait à nouveau un concurrent très sérieux au train et plus généralement aux transports en commun sous toutes ses formes.

#### **4. Trois scénarios pour penser l'avenir de la mobilité**

Les tendances que nous venons de mettre en évidence indiquent en particulier toute une série de changements qui concernent les sociétés européennes dans leur ensemble, confirmant en cela la pertinence de considérer la mobilité comme un phénomène social total.

Nous avons relevé un changement de rythme et de modalités dans la succession des activités de la vie quotidienne: d'une certaine manière nous n'avons jamais été aussi mobiles, en optimisant, superposant, resynchronisant nos rôles et nos activités. Les temps de nos vies quotidiennes sont de moins en moins homogènes, et être présent dans un lieu qui s'incarne comme un espace - temps clôturé, où chacun réalise une activité unique devient rare. Il est très courant de faire plusieurs choses à la fois. Nous sommes en train de passer de modes de vies où les activités et les rôles se succédaient dans le temps, et où cette succession impliquait généralement des déplacements, à des modes de vie aux temps « métissés », marqués par la rapidité des successions et leur multiplication.

Nous avons également noté le développement de nouvelles formes de proximités. Avec l'habiter polytopique, il n'est pas rare d'avoir des pratiques de proximité quotidiennes dans des espaces distants de plusieurs dizaines, voire centaines de kilomètres. Les espaces familiers se retrouvent ainsi éclatés dans espaces différents, ce qui favorise le développement de multi-appartenances spatiales à l'échelle du quotidien.



---

Nous avons par ailleurs pu observer que les temps de déplacements de la vie quotidienne deviennent progressivement des temps sociaux à part entière, des temps sociaux que les personnes ne cherchent pas forcément à minimiser, mais au contraire à s'appropriier pleinement.

Nous avons enfin observé une croissance des mobilités réversibles, c'est-à-dire à des formes de mobilité qui visent à éviter de se déraciner pour s'enraciner ailleurs, mais combinent des lieux distants par des déplacements intensifs. Le développement de ces mobilités réversibles sont le résultat de l'action conjointe l'injonction à la mobilité qui caractérise l'univers contemporain du travail et l'appropriation des potentiels de vitesse procures par les systèmes de transports rapides et la communication à distance facilitée.

Comment ces différentes tendances identifiées vont-elles se développer à l'avenir?

Pour développer des scénarios, nous sommes partis des modes de vie, et tout particulièrement de la capacité à se mouvoir.

Chaque personne se caractérise par un potentiel plus ou moins prononcé à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social, mais surtout, avec l'étendue des possibilités de franchissement de l'espace, ce potentiel peut prendre des formes très diversifiées. Un acteur, qu'il s'agisse d'une personne ou d'un acteur collectif comme une entreprise, peut par exemple disposer d'une aptitude au déracinement d'un contexte pour s'enraciner dans un autre espace, ou au contraire être très doué pour maintenir à distance ses ancrages sociaux. En d'autres termes, le potentiel de mobilité est localisé et dépend d'un ensemble d'aptitudes, d'aspirations et de contraintes qui pèsent sur un acteur. Nous mesurons cet ensemble d'aptitudes à travers la notion de motilité, qui se définit comme l'ensemble des caractéristiques qui permettent de se déplacer. La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser). Plusieurs enquêtes récentes ont permis de mesurer la motilité au niveau de la personne (Kesselring 2006, Canzler et al. 2008, Kaufmann 2011).

Cerner la mobilité du future à partir de la motilité nécessite de considérer les trois manières de vaincre l'espace : être à côté, se déplacer et communiquer à distance. Pour penser ces relations, la métaphore de la « société hypertexte » chère à François Ascher (2000) est un bon point de départ, car les territoires produits par les mobilités contemporaines se déclinent dans des couches différentes, parfois superposées, parfois agencées : ce qui est à proximité, ce qui est connecté, ce qui se déplace.

---

Ce qui est en train de changer dans la mobilité a précisément trait à la dimension hypertexte de la société. Jusqu'à une période récente en effet, l'agencement entre le niveau personnel, interpersonnel et collectif d'une part, et entre la proximité, le déplacement et la communication à distance d'autre part, était largement territorialisés sous forme de « poupées russes ». En d'autres termes, les frontières entre catégories étaient nettes et facilement identifiables car construites par emboitements. C'est ainsi par exemple que la vie quotidienne se déroulait à l'échelle micro-locale de son quartier ou de son village. L'existence de ces emboitements était en particulier lié au fait que jusque dans les années 1920, les déplacements et la communication à distance se faisaient à petite vitesse (la marche, le cheval, le tramway dans les villes), ce qui entraînait une assignation à la proximité pour la vie quotidienne : pas moyen d'aller travailler loin de son domicile s'il faut y aller à pied, pas moyen non plus de communiquer rapidement à distance quand le courrier se déplace à la vitesse du cheval.

Avec le développement de la vitesse de transport et sa démocratisation, puis l'essor de la communication à distance, les sociétés organisées de proche en proche, selon la logique d'emboitement de la poupée russe, explosent territorialement. Il est désormais possible de travailler à plus de 100 kilomètres de son domicile et de faire la navette tous les jours, il est également possible de maintenir des relations sociales très étroites à distance. En clair, il est possible de s'affranchir de la proximité. Il n'y a plus de frontière unique et les collisions d'échelles deviennent la norme. La manière dont les sociétés se territorialisent change, et pose de nouvelles questions comme celle de la cohésion sociale, de l'ancrage social et spatial ou des identités multiples.

C'est à partir de ces considérations méthodologiques que nous avons construit les scénarios idéaux-typiques, sur la base des tendances évoquées dans cette note et d'un certain nombre de rapports de prospective (Ministère de l'écologie 2013a, 2013b ; Urry 2014 ; Oxford Marin School 2013), nous proposons trois scénarios de base très contrastés, qui renvoient à des motilités et des rapports à l'espace très différents.

### Idéal type 1 : La grande mobilité généralisée

Ce scénario part de l'idée que l'accroissement de la pendularité de longue distance se poursuit et fait de la France une métropole dont les villes sont les quartiers. Dans ce premier scénario, les personnes se déplacent au quotidien pour aller travailler et pour les loisirs, à travers tout le pays, la coprésence reste le socle des relations sociales. En même temps, les ménages sont sédentaires dans le sens où ils ne déménagent plus d'une région à l'autre du pays pour se rapprocher de leur lieu d'activité. L'armature de base

---

de la métropole est constituée par une offre très dense de chemins de fer offrant des capacités de transports très développées.

Dans ce scénario, la mobilité quotidienne est très intense et se caractérise par la recherche d'une maximisation de la réversibilité de l'espace. L'utilisation des moyens de transports permettant de disposer de son temps de déplacement connaît un développement très marqué car ils correspondent aux dispositions de la population. Il s'agit du train, bien sûr, mais aussi de la voiture à conduite automatique si elle se développe et des transports publics urbains. Les investissements dans les réseaux de transport restent centraux, leur enjeu principal est en particulier d'assurer de très grandes capacités de transports tout en préservant le confort durant le voyage.

Ce scénario correspond à une généralisation dans la population de modes de vie de grands mobiles dans lesquels le temps de déplacement est intégré aux programmes d'activités (Ministère de l'écologie 2013b). Il renvoie dans la littérature au scénario 2 de John Urry dans Post-petroleum (Urry 2014).

#### Idéal-type 2 : L'ère de la communication à distance et des biens mobiles

Ce scénario part de l'idée que les tendances actuelles qui vont vers l'accroissement de la grande mobilité ne sont qu'une phase de transition avant la substitution massive des déplacements des personnes vers la communication à distance. La coprésence physique des êtres dans un même espace n'est plus le socle unique des relations sociales.

Skype et la vidéoconférence permet la coprésence. On ne se déplace plus, ou beaucoup moins, pour le travail ou les loisirs, mais on fait venir chez soi le travail et de nombreuses activités de loisirs. Le travail connecté depuis chez soi se développe, de même que les achats en ligne (meubles, livres, films) et les services à domicile comme les restaurants qui livrent à domicile, mais aussi les banques, les services publics, etc. Dans ce scénario, ce sont les biens et marchandises qui voyagent. Le développement des imprimantes 3d est associé à ce deuxième scénario.

La motilité des personnes est fortement liée à leur capacité à utiliser les systèmes de télécommunications. La mobilité quotidienne est essentiellement composée de déplacements par des moyens de transports permettant d'utiliser son temps, et en particulier des transports en commun. Les autres motifs, en particulier le travail, les études et les achats diminuent substantiellement en volume, car ils sont en partie remplacés par de la communication à distance. Seuls les déplacements renvoyant à

---

l'obligation de coprésence telle que définie par John Urry (2000) continuent à être réalisés.

Dans ce deuxième scénario, l'enjeu des transports se déplace des personnes vers les marchandises et la logistique. Les heures de pointe s'écrêtent fortement, à l'exception de celles qui sont liées aux déplacements de loisirs (les départs en vacances, retours de weekend, fêtes de fin d'années, etc.). La vitesse de transport n'est plus un enjeu central dans la mesure où la vitesse est obtenue par l'ubiquité de la communication à distance.

Le deuxième scénario renvoie fortement à la proposition de la Commission Oxford Martin School pour les générations futures d'octobre 2013 « Now for the Long term » (Oxford Martin School 2013). Il est également très présent dans la littérature anglo-saxonne sur le développement des imprimantes 3D domestiques. Dans les tendances mise en reliefs dans cette note, il prolonge les observations réalisées sur le désamour de l'automobile chez les jeunes.

### Idéal-type 3 : La qualité de vie de proximité

Ce scénario part de l'idée que la proximité va devenir très valorisée, ainsi que la lenteur. Par rapport aux tendances actuelles, il constitue une double rupture : par rapport à l'essor des grandes mobilités et par rapport à l'essor de la communication à distance. Ces deux pratiques sont progressivement rejetées pour la pauvreté de la vie sociale et la fatigue qu'elles impliquent toutes deux. Les réseaux de transports et de communication à distance deviennent plus secondaires dans la construction des modes de vie. Le logement prend par contre de l'importance et le taux de vacance devient un élément central.

La motilité de la population dans ce scénario est fortement tournée vers la capacité à migrer, et donc à s'approprier rapidement de nouveaux univers de vie. Pour faciliter de telles appropriations, les personnes sont demandeuses d'offres dont les règles d'usage soient standardisées, qu'il s'agisse des transports ou des équipements.

Dans ce troisième scénario aussi, l'investissement dans les réseaux de transports devient secondaire. Les déplacements de proximité gagnent par contre en importance. Au niveau de la mobilité quotidienne, si la structure des motifs et des horaires de déplacements ne connaissent pas un grand bouleversement, en revanche la portée spatiale de ces déplacements et le budget-temps de déplacements de la vie quotidienne décroissent.

---

Le troisième scénario renvoie directement aux travaux du philosophe et sociologue allemande Hartmut Rosa. Il correspond à celui de “l’urbanité sobre” proposé par Jacques Theys et Eric Vidalenc dans leur rapport de prospective pour le Commissariat au développement durable “Repenser les villes dans les sociétés post-carbone” (Ministère de l’écologie 2013a). Il est aussi proche de celui de vie locale de John Urry dans *Post-petroleum* (Urry 2014).

## 5. Conclusion

Le futur n’est pas écrit, bien évidemment, mais pourtant, l’ensemble des investigations présentées dans cet article suggère que l’automobile ne sera peut-être plus, à l’avenir, le principal moyen de transport à partir duquel se construit la mobilité de la vie quotidienne dans les agglomérations urbaines européennes, quelles soient petites ou grandes.

Faut-il s’en réjouir?

Un examen superficiel de la situation pourrait le laisser penser, pourtant, à y regarder de près, il n’est pas certain que la perspective du déclin de la possession et de l’utilisation de l’automobile soit socialement une bonne nouvelle.

Certes, la baisse d’utilisation de l’automobile est de nature à favoriser des baisses de consommations énergétiques, certes, elle est également de nature à faire baisser la pollution atmosphérique et les nuisances issues du trafic, qu’il s’agisse de l’encombrement des rues, du bruit ou des odeurs d’essence ou de diesel qui envahissent les villes européennes. Mais quid de l’emploi? Mais quid des grandes infrastructures routières? Mais quid des espaces dont le fonctionnement n’a été pensé que pour des métriques spatiales et temporelles automobiles?

Le déclin des usages de l’automobile n’a jamais été vraiment probable jusqu’à une période très récente. Les tendances d’évolution identifiées dans cet articles montrent cependant qu’il est désormais de l’ordre du possible. Réussir le *tournant mobilitaire* qu’une telle perspective implique dépasse de beaucoup la question de la mobilité quotidienne. Cela montre une fois encore que la mobilité est un phénomène social total au sens de Marcel Mauss et l’automobile est un objet sociétal par excellence. Supprimer ou affaiblir l’automobile nécessite de repenser la société qui va avec.

Heureusement que les politiques de report modal n’ont longtemps pas eu le succès escompté, car elles ne pensaient pas au delà de l’utilisation des moyens de transports dans la vie quotidienne. Si les tendances que nous avons identifiées se confirment, que la possession et l’utilisation de l’automobile poursuit son déclin conformément à l’un ou

---

l'autre des scénarios esquissés, il est urgent de penser la société européenne du futur et ses territoires avec générosité et créativité. La mobilité est avant tout une affaire de société.

## 6. Bibliographie

Aguiléra A., Grébert J., Nandy Formentin H. (2014) *Passengers transport modes hierarchy and trends in cities: Results of a worldwide survey*, Transport Research Arena 2014, Paris.

Amar G., (1993). « Pour une écologie urbaine des transports », Les Annales de la Recherche Urbaine, no. 59-60.

Apel D., Pharoah T. (1995) *Transport concepts in European cities*. Avebury Studies in Green Research.

Ascher F. (1995) *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris.

Banister D. (2005) *Unsustainable Transport*. Spon Press, London.

Belton-Chevallier L. (2010) « Mobile ICTs as tools of intensification of travel time use? Results of qualitative study based on French workers », 12th World Conference on Transport Research, Lisbon.

Bréchon P., Gonthier F. (2014) *Les valeurs des Européens. Évolutions et clivages*. Armand Colin, Paris.

Brög W. (1993) *Changer de comportement c'est d'abord changer d'état d'esprit, Marketing et qualité de service dans les transports en commun*. Table ronde CEMT, 92. Conférence Européenne des Ministres de Transport. Paris.

Buhler T. (2012) *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement dans l'agglomération lyonnaise*. Thèse en urbanisme et aménagement. INSA de Lyon.

Canzler W., Knie A. (1998) *Möglichkeitenräume – Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Editions Böhlau, Vienne.

Canzler W., Kaufmann V. & Kesselring S. (2008) (eds.) *Tracing Mobilities*, Ashgate, Aldershot.

---

CEMT (1996) La mobilité quotidienne, peut-on la réduire, peut-on la transférer vers d'autres modes ? Table Ronde 102 de la Conférence Européenne des Ministres de Transport. Paris.

CERTU (2013) EMD standard CERTU, CERTU, Lyon.

Cervero R., Duncan M. (2003) Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco bay area. *American Journal of Public Health* 93 : 1478-1483.

CGDD (2010) La mobilité Des Français. Panorama Issu de l'enquête Nationale Transports et déplacements 2008, Ministère de l'Ecologie, Du Développement Durable, Des Transports et Du Logement, Service de l'observation et Des Statistiques.

Commission Oxford Martin School for the future generations (2013) Now for the long term.

De Solere, R. (2012) La mobilité urbaine en France : Enseignements des années 2000-2010. Lyon. Ed. du CERTU.

De Witte A., Hollevoet J., Dobruszkes F., Hubert M., Macharis C. (2013) Linking modal choice to motility: a comprehensive review. *Transportation Research Part A*, Vol. 49, pp.329–341.

Dollinger H. (1972) *Die Totale Autogesellschaft*, Carl Hanser Verlag, Munich.

Duchêne-Lacroix C. (2013), Éléments pour une typologie des pratiques plurirésidentielles et d'un habiter multilocal., in *Emigrinter*, (11), 151-167.

Duhem B., Gourdon J.-L., Lassave P., Ostrowetsky S., Enel F. (1995) (éd.) *Ville et transports - Actes du séminaire, tome 2, Plan Urbain - Direction de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris.

ESPON (2004) Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion. ESPON Project 1.2.1 – Project report. 2004. September Brussels.

Feldhaus M., Schlegel, M. (2015) "Living Apart Together and Living Together Apart: Impacts of Partnership-Related and Job-Related Circular Mobility on Partnership Quality", In Aybek C.M., Huinink J., Muttarak R. (dir.), *Spatial Mobility, Migration and Living Arrangements*, Springer, pp. 115-137.

---

Fichelet R. (1979) Éléments pour une compréhension des pratiques de déplacement automobile. In : Transport et société, actes du colloque de Royaumont. Economica, Paris.

Flamm M. (2004) Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport. Thèse de doctorat. EPFL.

Fouillé L. (2010) L'attachement automobile mis à l'épreuve. Etude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités. Thèse de sociologie. Université de Rennes 2, 475 p.

Gagnière V. (2012) « Les effets du tramway sur la fréquentation du transport public. Un bilan des agglomérations françaises de province » Revue Géographique de l'Est, Vol. 52, No. 1-2.

Gallez C., Kaufmann V. (eds) (2010) Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport, regards croisés sur les trajectoires de quatre agglomérations suisses et françaises. Recherches INRETS 281. Lavoisier, Paris.

Gherardi L. (2010) La mobilité ambiguë: Espace, temps et pouvoir aux sommets de la société contemporaine, Paris, Editions Universitaires Européennes.

Gibson J.J (1979) The ecological approach to visual perception. Houghton Mifflin, Boston.

Goodwin P.-B. (1985) « Évolution de la motivation des usagers en matière de choix modal ». Table ronde CEMT, 68. Conférence Européenne des Ministres de Transport. Paris.

Holmes M. (2014) Distance relationships, Palgrave Macmillan.

Jain J., Lyons G. (2008) "The gift of travel time". Transport Geography 16 : 81-89.

Kaufmann V, (2003) « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique ». Revue d'Economie Régionale et Urbaine (1) : 39-58.

Kaufmann V. (2008) Les paradoxes de la mobilité - Bouger, s'enraciner. PPUR, Lausanne.

Kaufmann V., Guidez J.-M., Tabaka K., Louvet N. (2010) Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?. Collections du CERTU, Lyon.



---

Kaufmann V. (2014) Retour sur la ville. PPUR, Lausanne.

Kaufmann V. (1998). Sociologie de la mobilité urbaine : la question du report modal, thèse de doctorat, École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne.

Kaufmann V. Bergman M., & Joye D. (2004). "Motility: mobility as capital" in International Journal of Urban and Regional Research, Vol 28, No.4, pp. 745-756.

Kesselring S. (2006). Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. Environment and Planning A. 38, 269 – 279.

Kuhnimhof T., Armoogum J., Buehler R., Dargay J., Denstadli J.M., Yamamoto T. (2012). "Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults—Evidence from Six Industrialized Countries". Transport Reviews, Vol. 33, pp. 761–779.

Lefèvre C., Offner J.-M. (1990) Les transports urbains en question. Celse, Paris.

Lyons G. and Chatterjee K. (2008) A human perspective on the daily commute: costs, benefits and trade-offs, Transport Reviews, 28 (2), pp. 181–198.

Lyons G., Jain J., Holley D.(2007) The use of travel time by rail passengers in Great Britain, Transportation Research Part A, Vol. 41, pp. 107-120.

Maksim H. (2011) Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France. Thèse de doctorat. EPFL.

Manz W. et Wittowsky D. (2007). "Fernpendeln – mit welchen Verkehrsmitteln ? – Fallstudie aus der Region Rhein-Main zu Situation und Reagibilität in der Verkehrsmittelnutzung", in Internationales Verkehrswesen (59), 9/2007, Hamburg, p. 400-403.

Matalon B. (1971) Choix entre transports individuels et transports publics, Facteurs psychologiques du choix, CEMT, Paris, p. 1-56.

Meissonnier J. (2001) Provinciliens : les voyageurs du quotidien, éditions de L'harmattan, Paris.

Metz D. (2008). « The Myth of Travel Time Saving », Transport Reviews 28 3. 321-336.

---

Ministère de l'écologie (2013a) "Villes post-carbones – Repenser la ville dans la société post carbone".

Ministère de l'écologie (2013b) "Modes de vie post-carbones – Prospective des modes de vie et empreinte carbone".

Munafò S., Christie P., Vincent-Geslin S. & Kaufmann V. (2012) Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains - Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains. EPFL-LaSUR, Lausanne.

OFS (2007) La mobilité en Suisse, Résultats Du Microrecensement 2005 Sur le Comportement de la Population en matière de Transports, Office fédéral du développement territorial et Office fédéral Statistique de la Suisse, Neuchâtel.

Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y. (2015), Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne, Edition Economica, Paris.

Rocci A. (2007) De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement des comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale. Thèse de sociologie. Paris-Descartes.

Sandow E. (2011) On the Road. Social Aspects of Commuting Long Distances to Work, PhD thesis, Umea University, Sweden.

Schneider N.F., Collet B. (dir.) (2010), Mobile Living across Europe II, Leverkusen Opladen, Barbara Budrich.

Schneider N.F., Limmer R., Ruckdeschel K. (2002) Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft Campus, Frankfurt am Main.

Stock M., 2006, L'hypothèse de l'habiter poly-topique, Espacestems.net, Textuel, 26.02.2006.

Urry J. (2000) Sociology beyond societies. Routledge, London.

Urry J. (2007) Mobilities. Polity, London.

Urry J. (2014) Post-petroleum. Loco éditions/Forum Vies Mobiles, Paris

---

Van Wee B., Rietveld P., Meurs H. (2006) Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time, *Journal of Transport Geography*, 14 (2), pp. 109–122.

Vincent-Geslin S., Kaufmann V. (2012) (éds.). *Mobilité sans racine. Plus loin, plus vite... Plus mobiles ?* Descartes & Cie, Paris.

Vincent-Geslin S. (2010) *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture.* Editions du Certu, Lyon.

Vincent-Geslin S. et al. (2016) *EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture* <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/09/20/evolmob-evolution-rapport-des-jeunes-voiture-2424>

Viry G. et Kaufmann V. (Eds.) (2015) *High Mobility in Europe. Work and Personal Life*, Palgrave McMillan, London

Zahavi Y. & Talvitie A. (1980) Regularities in Travel Time and Money Expenditure, *Transportation Research Record*, Vol. 750, pp. 13-19.