

la mobilité locale à la mobilité régionale

On assiste ponctuellement, aujourd'hui, à un développement du télétravail, de la livraison directe ou des services à domicile, levant ainsi la barrière de la mobilité forcée. Pourtant, la consommation de mobilité, réponse à une demande sociale croissante, stimule actuellement une réorganisation de la morphologie et de la temporalité des systèmes de transport [Orfeuil, 2001].

Nous allons donc tenter d'analyser le cheminement générant cette nouvelle consommation de mobilité afin de mieux la comprendre et la décrire par les diverses formes qu'elle peut adopter. Il s'agit en fait de saisir et déchiffrer ce que cette nouvelle donne temporelle et comportementale signifie pour le quotidien des individus. Pourquoi bougent-ils ? Comment cette mobilité est structurée ? Assiste-t-on à une désintégration progressive de la stabilité et de l'homogénéité des rythmes de déplacement ? Et, dans ce contexte, quelle variété est proposée en terme de mobilité quotidienne ?

La compréhension de cette mobilité nous permettra une analyse critique de l'unité de mesure des migrants en modélisation de trafic. Etudier la mobilité par le biais de l'individu moyen ou à l'échelle de groupes d'individus considérés comme similaires reflète-il encore une réalité tangible face à cette

mobilité nouvelle ? Est-ce que l'approche purement individuelle fournit une meilleure réponse à ces questions de modélisation ?

1. Nouvelle physionomie de la mobilité quotidienne

Toujours plus loin, toujours plus vite !

Bien qu'assez grossier, cet aphorisme résume assez bien l'évolution des déplacements quotidiens en France depuis un demi siècle. En effet, au-delà d'une simple transcription de la loi de Zahavi [Zahavi, 1980], on voit apparaître ici la traduction qu'avec l'augmentation des besoins de mobilité croît une attente des usagers de plus en plus forte [Le Breton, 2005].

1.1. L'émergence de nouveaux besoins

Les déplacements des personnes, les localisations d'activités et des zones résidentielles et la forme des villes sont inextricablement liés.

L'évolution de la mobilité quotidienne de la population française connaît donc, de par le fait, une évolution parallèle au phénomène d'urbanisation / périurbanisation¹ de ces cinquante dernières années, puisque ses caractéristiques induisent un changement fondamental des localisations. Les phénomènes d'urbanisation et de périurbanisation sont tout à fait déterminants dans l'expansion considérable de la mobilité quotidienne. Cette évolution urbaine et le rôle croissant de l'automobile dans la mobilité quotidienne se sont mutuellement entretenus dans un processus commun de modification des pratiques sociales, tant en terme d'habitat que de mobilité. En effet, l'agencement urbain, c'est-à-dire la disposition dans l'espace des composants de la ville, et la pratique des déplacements, résultent de choix pris par les acteurs, satisfaisant différemment un même objectif d'optimisation des interactions sociales [Claval, 1970]. Car si l'imbrication spatiale des entités urbaines et des personnes conditionnent la quantité et la longueur des déplacements, l'inverse est vrai aussi : l'agencement urbain résulte, au moins en partie, des conditions de mobilité. Un bref historique de l'évolution des espaces urbains français suffit à illustrer ce propos. Les villes ont tout d'abord connu une densification avec la progression démographique tant que la mobilité

¹ ¹ La périurbanisation traduit l'étalement urbain autour de l'agglomération [Lexique de l'urbain, ouvrage commun, Paris I]. Cet éparpillement est souvent présenté comme la conséquence de la concentration des emplois là où les terrains propices à la construction de maisons individuelles sont devenus trop rares. Les causes de ce processus sont en fait plus complexes et la périurbanisation est, à l'heure actuelle, plus identifiée comme « la confluence de l'évolution des revenus, des modes de vie, de la localisation des emplois et de la mobilité facilitée qui permet de proportionner le coût foncier à ses moyens. » [Marc Wiel, Forme et intensité de la périurbanisation, aptitude à la canaliser, rapport Predit, 1999]

présentait un réel obstacle (que ce soit en coût ou en temps) ; puis avec l'évolution du système de déplacement (automobile et transport collectif), l'extension a commencé à l'emporter sur la densification. Les pratiques de localisation ont été prises dans la « *spirale de la transformation de la ville pédestre par les nouvelles conditions de la mobilité urbaine* » [Wiel, 2002]. Car même si un ensemble de causes expliquent l'évolution des structures urbaines, il est admis que l'explosion de la mobilité individuelle noue un lien direct avec ce phénomène [Guidez 2002].

Au-delà de l'habitat, les entreprises ont également connu une redistribution spatiale qui a soutenu l'émergence de nouveaux besoins de mobilité. En effet, les franges des agglomérations, qu'il s'agisse des entrées de villes ou des abords des rocade, concentrent des emplois nouveaux. Cette situation très spécifique constitue en réalité une localisation optimale : elle constitue une répartition idéale des distances temps entre l'habitat urbain concentré et le périurbain d'une part, et d'autre part répond aux contraintes de regroupement des entreprises dues aux besoins de marchés de proximité². De plus, ces nouvelles localisations correspondent à un coût du foncier plus attractif. On voit apparaître, en relation directe avec ce phénomène, une périurbanisation d'habitat plus spécialisée spatialement, avec des ménages situés plus près de ces nouveaux emplois. On aboutit ainsi à une certaine polycentralité, avec des pôles d'emplois émergents [Aguilera-Belanger et al, 1999].

L'exemple du développement d'espaces commerciaux en périphérie des villes est une illustration parfaite de ce phénomène. Car si ces localisations correspondent à un coût du foncier moins cher, elles répondent à un accroissement des aires de chalandises de ces services commerciaux supérieur à celui d'un centre ville. On rejoint donc ici les considérations développées plus haut d'optimisation des distances temps à l'habitat. Et même si la modernisation de la distribution et les progrès techniques de stockage expliquent en partie cette évolution de positionnement des espaces de services commerciaux, cette évolution a été rendue possible par le bouleversement des capacités de mobilité.

Cette logique, vraie pour la localisation des entreprises liées à la fréquentation des ménages, l'est également pour d'autres entreprises de par une bonne accessibilité au marché de l'emploi, ainsi que pour l'ensemble des autres facteurs déjà développés (accès aux autres entreprises, coût du foncier...)

² Historiquement, les entreprises se regroupent dans une forme d'optimisation adjointe à une synergie liée à la concentration d'une diversité d'entreprises ayant chacune un rôle polarisant.

On voit donc globalement apparaître de nouveaux besoins de mobilité engendrés –de manière directe ou indirecte– par les nouvelles possibilités et les avancées techniques liées à la mobilité de personnes. L'amélioration des conditions de déplacement entretient donc un accroissement de la mobilité. On constate donc globalement une forte croissance de la mobilité quotidienne locale. Cependant, et malgré un grand nombre de données et analyses existantes, on ne possède que peu de séries statistiques à grande échelle temporelle nous autorisant à une description détaillée et scientifiquement fondée de l'évolution de la mobilité quotidienne sur longue période [Orfeuill, 2001].

On peut toutefois voir émerger quelques tendances symptomatiques qui nous instruisent sur un accroissement certain et une complexification indéniable de la mobilité. Mais ces caractéristiques fortes ne peuvent en aucun cas nous indiquer si cette mobilité relève d'un choix ou d'une contrainte –à savoir qui de l'évolution des localisations ou des nouvelles possibilités de mobilité conditionne le plus l'autre– , ni de déterminer les facteurs exacts de cette mobilité.

1.2. L'accès toujours croissant à l'automobile, clé d'une échelle régionale de la mobilité

Différents indicateurs permettent de comprendre aisément l'évolution de la mobilité quotidienne sur l'espace français (tableau 1).

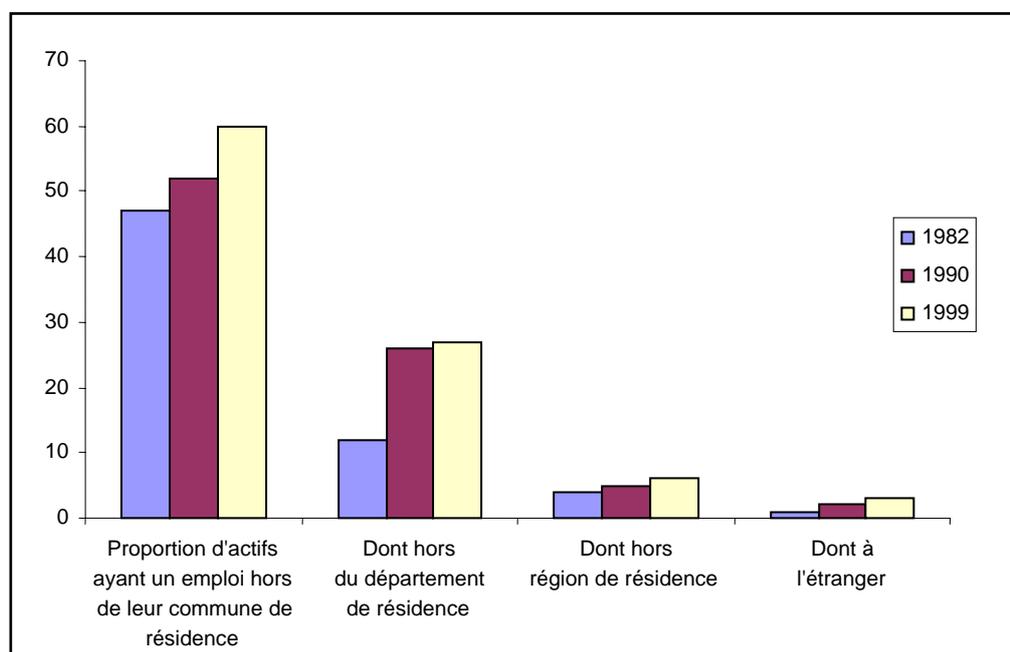
La quasi stabilité constatée du nombre de déplacements par personne, qu'ils soient mécanisés ou non, est à mettre en relation directe avec l'augmentation très nette du nombre de déplacements totaux. Ces évolutions, *a priori* en totale opposition, sont en fait le reflet d'une hausse incontestable de la mobilité quotidienne. On retrouve cette tendance avec l'augmentation (8,4%) du nombre de personnes effectuant des déplacements quotidiennement. Ainsi, le nombre de migrants journaliers augmente, même si dans l'ensemble chaque individu ne se déplace pas plus.

La distance parcourue a également connu une très nette augmentation (28% pour les distances brutes et environ 21% pour les distances moyennes [Madre et Maffre, 1997]) et atteint aujourd'hui trente kilomètres par jour et par personne [Orfeuill, 2002]. Ainsi, les « territoires potentiels des quotidiennetés urbaines » définis par Jean-Marie Halleux [Halleux, 2001] s'étendent de plus en plus pour

couvrir progressivement un espace inter-départemental, voire inter-régional. La figure 1 montre assez fidèlement ce phénomène, que l'on doit associer à la très grande stabilité des durées de déplacement.

	En 1982	En 1994	Evolution Inter-enquêtes
Nombre de personnes de 6 ans et plus en jour de semaine (en millions)	49	53,1	8,4%
Nombre de déplacements totaux (en millions) par jour	147,6	167,3	13,3%
Nombre de déplacements par personne	3,3	3,2	-3%
Nombre de déplacements mécanisés par personne	2,2	2,4	9,1%
Distances parcourues par personne et par semaine	123	157	28%
Durée moyenne d'un déplacement (en minutes)	19	19	0%
Nombre de kilomètres par personne	17	23	35,3%

Tableau 1 : L'évolution des déplacements
(source Insee, Enquêtes « transports et déplacements »)



Source : recensement de la population, Insee

Figure 1 : L'extension du champ des déplacements quotidien

Cette constance de la durée moyenne d'un déplacement s'associe à l'augmentation très nette des distances parcourues. Ce paradoxe trouve son

explication dans l'accroissement rapide durant ces cinquante dernières années des vitesses de déplacement. La variation de ces vitesses est principalement la conséquence de la généralisation de la voiture particulière (tableau 2), des progrès techniques des transports en commun et de l'amélioration générale des infrastructures de transport.

	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Pas de voiture	31%	27%	23%	22%	21%	21%	21%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
Au moins une voiture	69%	73%	77%	78%	79%	79%	80%	80%	80%	80%	80%	80%	81%
2 voitures et plus	17%	20%	26%	28%	28%	28%	29%	29%	30%	30%	31%	32%	34%
3 voitures et plus	nd	nd	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%

Tableau 2 : Evolution de la motorisation des ménages

A en croire la conjecture de Yacov Zahavi, le budget-temps dévolu à la mobilité quotidienne conserve une relative stabilité. Même si cette hypothèse est aujourd'hui contestée [Joly, 2005] elle reste valable pour la majorité des cas et explique que l'amélioration de la vitesse de déplacement n'implique pas forcément une réaffectation du gain de temps ainsi créé à une autre occupation. En réalité, « ce temps gagné en vitesse est le plus souvent alloué à un surplus de distance parcourue. Le fort développement des infrastructures de transport a donc créé une offre qui s'est notamment traduite par une relocalisation des habitants –de plus en plus distants du lieu de travail– et par une portée spatiale accrue des déplacements de la vie quotidienne. » [Ouvrage commun, 2001]

Le croisement de ces perceptions de l'espace comme étendue de temps ou de lieu apparaît clairement dans l'approche fournie par la time-geography. Introduite au début des années 1970 par Torsten Hägerstrand [Hägerstrand, 1985], alors directeur de l'école suédoise de géographie de Lund, la time-geography légitime l'égale prise en compte de l'espace (au sens géographique du terme) et du temps comme ressource fondamentale de l'analyse géographique dans l'étude de la dynamique des systèmes spatiaux. Cette approche différencie deux angles de vue temporels distincts pour l'analyse de l'espace, l'un basé sur un temps discret, l'autre sur un temps continu. Ces différentes approches se croisent dans l'analyse de la mobilité à travers les différentes finalités qu'elles proposent (figure 2), pour les fédérer dans une vision plus globale de l'imbrication des temps et des lieux de l'individu dans son environnement

L'idée de temporalités effectives de l'individu c'est-à-dire qui « appréhende l'espace comme une variable décrivant les localisations successives de la ligne de vie de l'individu. » [Chardonnel, 2001], bien que nécessaire à l'étude de tout

phénomène de mobilité, ne suffit donc pas ici à comprendre les palpitations du territoire. L'individu ne doit alors pas être défini uniquement par son rôle ou sa position géographique mais relativement à l'ensemble de ses activités, de ses localisations et de ses interactions avec le milieu dans lequel il évolue.

L'ensemble des « mobiles » construit ainsi ensemble une sorte de toile, composée d'une multitude de trajectoires individuelles définies sur chaque temps individuel discret ; ce tissage modèle et influence alors sur un territoire dont l'évolution se mesure par un temps continu, synthèse des temps différenciés de chaque individu.

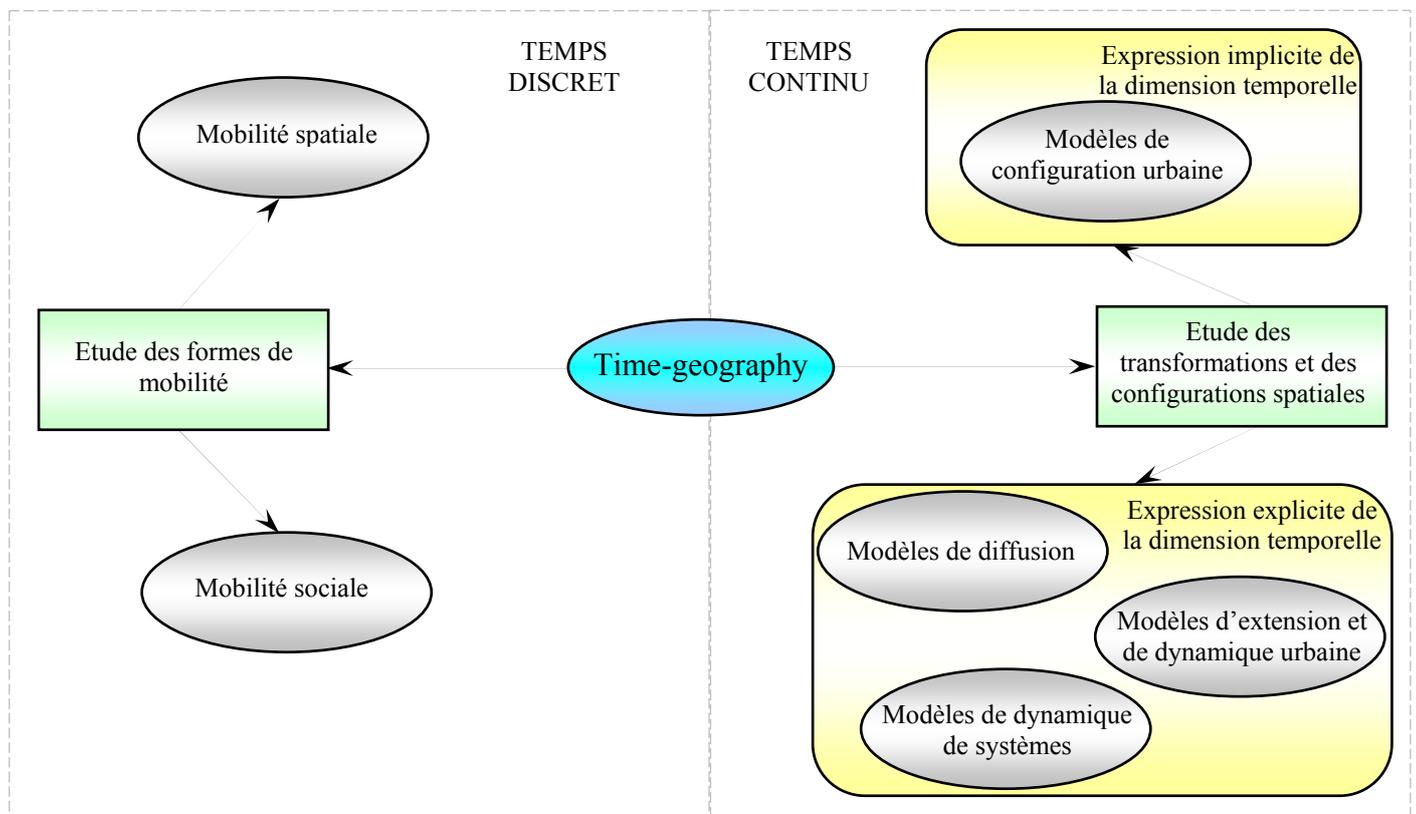


Figure 2 : Time-geography : les différentes prises en compte du temps

Ainsi, l'étude des transports de personnes, et même plus largement de la mobilité, –du moment qu'une interaction avec le territoire sur lequel elle est placée est identifiée– se doit de combiner les deux angles de vue de la time-geography pour exprimer la problématique liée à l'individu et son déplacement, et celle liée au territoire et ses transformations. On retrouve donc, à travers l'analyse des phénomènes complexes de mobilité, les études des formes de mobilité et celle des transformations et configurations spatiales.

Ce processus de modifications des configurations spatiales urbaines se fait particulièrement sentir dans les périphéries des agglomérations, périphéries qui s'étendent de plus en plus, pour couvrir des espaces à dimension régionale. « L'ampleur des distances parcourues [dans ces périphéries...] dans des budgets-temps de transport systématiquement inférieurs à ceux des habitants des villes-centres et des banlieues, s'explique par un recours très important à l'automobile, qui plus est sur des territoires où les conditions de circulation sont souvent bonnes » [Banos, 2001]. Ce passage à l'automobile, presque systématisé, révèle un changement social vers l'individualisation de l'équipement. Comme plus récemment avec les téléphones portables, l'ensemble de la société s'est rendu dépendant d'un équipement personnalisé. Au point que la voiture est devenue le symbole social par excellence, Gérard Mendel déclarant déjà en 1979 : « la voiture est la grande soupape de sûreté des frustrations sociales de notre époque » [Mendel, 1979]. Cette adoption généralisée de l'automobile a participé à la transformation des comportements de mobilité, par un bouleversement radical des conditions même d'accès à cette mobilité.

2. Les nouvelles pratiques temporelles : vers une plus grande diversité des types de comportements

2.1. La désynchronisation des temps d'activité

La tendance, en termes de pratiques temporelles, suit une voie sinueuse et difficile à cerner depuis maintenant plus d'un demi siècle. De l'altération du repère ancestral que symbolisaient les cloches d'églises [Bailly, 2001] à la dégradation, en tant que jalon temporel, de la « messe télévisée du 20h00 » —sans doute rebaptisé ainsi par volonté commune de faire émerger de nouvelles empruntes temporelles—, la vie quotidienne n'est plus rythmée par des temps structurants forts, désagrégeant ainsi les temps sociaux communs à une immense majorité d'individus. On assiste à une pluralisation des temps structurants pour l'individu : en terme d'obligation de lieu et de moment combinés, l'individu doit maintenant dépasser l'armature rudimentaire de la journée de travail du matin au soir et se soumettre à des emplois du temps complexifiés et souvent plus denses pour participer pleinement au jeu social. Ainsi, le rapport existant entre « *temps structurant* » et « *temps interstitiel* » [Flamm, 2004] change pour aboutir à une temporalité nouvelle, plus sporadique et souvent plus contraignante.

Cependant, si les programmes d'activités se trouvent de plus en plus compartimentés entre de multiples assujettissements, il est bon de constater que l'imperméabilité de ces cloisonnements entre temporalités consommées est de moins en moins vraie [Pronovost, Mercure, 1999]. Ainsi, on voit apparaître de plus en plus de multiactivités, qu'il s'agisse de manger en travaillant (ou plutôt devrait-on dire travailler en mangeant) ou de communiquer en se déplaçant.

L'individu exprime donc une certaine exigence de rapidité dans l'ensemble de ses actions et poursuit le but d'une efficacité perçue accrue [Cellier et al, 1996]. En fait, de par la « multi-action » dans un « uni-lieu » en un « uni-temps », l'individu crée la configuration pour sortir et s'arracher à la contrainte du lieu donné. On découvre ainsi une gestion nouvelle des correspondances entre espaces et temps, assimilable à l'ambition décrite par F. Ascher de la maîtrise individuelle des espaces-temps [Ascher, 2003].

2.2. La cause de cette désynchronisation

Ces évolutions temporelles résultent de plusieurs facteurs distincts mais étroitement liés. Ceux-ci tiennent tout d'abord de la modification globale de la société dans les pays industrialisés. Ce mouvement se traduit par l'individualisation des modes de vie, dont le passage d'équipements collectifs aux équipements individuels est une illustration flagrante. Qu'il s'agisse de la transition plus ancienne de l'horloge à la montre, ou du téléphone fixe familial au téléphone portable, la société actuelle, par les moyens qu'elle se donne, dirige les temporalités consommées vers une individualisation forcenée.

L'augmentation et la dispersion des âges de la vie (longue jeunesse et vieillesse prolongée) ainsi que l'évolution de la famille par ses multiples aspects, maintenant connus et analysés —travail des femmes, décomposition des liens sociaux intra-familiaux [Boulin 1993]— ne font qu'accentuer ce phénomène.

D'autre part, la modification de fond du travail dans l'économie générale a amplifié ce processus. Le passage à une économie de services a progressivement déstructuré les modes de vie urbains en raison d'un double mouvement de densification du travail et de diversification des temps travaillés [Direction régionale du travail, 2004].

En complément de ce phénomène, et malgré son caractère éphémère relatif de par la controverse politique qu'elle génère, la récente réduction du temps de travail a renforcé l'action temporelle déstructurante déjà amorcée [GEIST, 2000]. Les franges temporelles, déjà mises à mal, de début et fin de semaine canalisent de moins en moins les déplacements domicile-travail de périodicité hebdomadaire. De plus, certains aménagements d'horaires spécifiques poussent les personnes à ne plus figer leur début et fin de journée de travail.

En parallèle de ces phénomènes directement issus de transformations économiques et sociales, d'autres facteurs, plus induits, complexifient et obscurcissent encore la compréhension et la lecture de ces modifications comportementales. En effet, si les possibilités d'aménagement du temps de travail sont de plus en plus grandes et que, par là même, les temps structurants travaillés bénéficient d'une plus grande flexibilité, il n'en apparaît pas moins une réelle difficulté de prévision de ces horaires. Ainsi, chaque individu se trouve confronté à une capacité de plus en plus réduite d'anticipation et d'organisation de l'ensemble de ses temps sociaux [Gavini, 2001]. De nouveaux régimes temporels se mettent ainsi en place : ils se caractérisent, au plan individuel, par une rationalisation du temps à la fois plus dense et plus éclaté, et au plan relationnel, par une exigence de disponibilité quasi-

permanente, tant au travail qu'en famille [Mothé, 1999]. On voit donc apparaître une évolution paradoxale de choix par de multiples possibilités d'activités et par l'incertitude liée à l'impossibilité grandissante de prévision. Les temps sociaux sont donc remis en cause malgré une relative rigidification des créneaux particuliers des soirées et week-end, derniers temps sociaux synchronisés, généralement vus comme le plus petit dénominateur commun de disponibilité avec la famille ou les amis.

De plus, ce temps flexible, compressible, sécable et modulable n'en est que plus contraint par l'ensemble des services auxquels doit se soumettre l'individu pour participer pleinement aux temps sociaux fondamentaux. La question se pose donc en ce qui concerne la conciliation entre les nouveaux horaires professionnels et les temps de vie essentiels (temps familiaux, professionnels...), de qualifier qualitativement le temps libéré par la flexibilité des temps travaillés. En effet, ce temps nouveau doit être différencié en terme social dans un cadre de travail –les différents secteurs professionnels n'offrant pas les mêmes possibilités d'aménagement des horaires– , mais également en terme de possibilités annexes liées aux services de par l'inégal profit qu'il engendre.

3. De nouvelles temporalités conduisant à de nouveaux types de mobilité

Si la désynchronisation des temps d'activités n'a pas le même effet sur tel ou tel individu —un même changement d'horaire peut, ici, créer des problèmes d'organisation temporelle, et là, en résoudre—, il reste de manière quasiment permanente un réel problème en matière d'organisation de mobilité. Ainsi, même si la désynchronisation temporelle (qu'elle soit absolue ou liée aux RTT) permet de desserrer les contraintes temporelles, l'offre ou les possibilités personnelles de transport ne suivent pas les potentialités générées. Ainsi, l'enquête réalisée par la CFDT dans le Nord-Pas-de-Calais en 2001 a mis en exergue un sentiment de conservation des habitudes malgré de profonds changements d'horaires de travail. En effet, n'ayant pas les possibilités de services de mobilité correspondant aux temps dégagés, l'effet sur la distribution et la nature des activités est pratiquement nul. Un individu ne disposant pas d'un service de transport adapté à ces nouvelles possibilités temporelles ne pourra pas, en effet, participer pleinement aux activités potentielles en lien avec ces nouvelles possibilités.

Cependant, ce déficit, bien que modérateur du phénomène d'individualisation en terme de mobilité, ne l'empêche aucunement. Il favorise toutefois davantage l'émergence du concept développé par R. Castel « d'individualisation par défaut » [Castel, 2004].

Certains changements en termes de pratiques de mobilité sont néanmoins réels. Les transformations du « *temps utilisé et ressenti* » [Jarosson, 2004] conduisent inévitablement à des mobilités différentes, plus diffuses dans l'espace et le temps. Les transports, comme les lieux de transports, sont constitués par des configurations de plus en plus individuelles, singulières et non cycliques ; même s'ils n'en restent pas moins influencés par nombre de facteurs sociaux de groupes. Ainsi, on voit apparaître, dans des transports ou leurs lieux privilégiés d'intermodalité, des outils d'individualisation de comportement. Par exemple, de plus en plus de réseaux de bus urbains adoptent des bornes signalétiques situées aux différents arrêts annonçant le temps d'attente restant pour chaque ligne et donne ainsi la possibilité aux usagers de ne plus se plier au seul horaire collectif mais de modifier leur comportement temporel de manière propre et instantanée. De même, le minutage annoncé de différents parcours routiers aux entrées d'autoroutes ou de périphériques de grandes agglomérations contribue à personnaliser les choix de chacun en terme de mobilité.

3.1. L'émergence de nouveaux comportements de groupe

Au-delà des temporalités incitant à l'individualisation voire permettant l'individuation en matière de mobilité, d'autres processus viennent s'ajouter et alimenter ces phénomènes comportementaux. Aujourd'hui, il existe de nombreuses manières de se déplacer et l'élargissement du champ des possibles qui en découle multiplie les potentialités de différenciation et renforce le processus d'individuation. Ces potentialités, profondément liées aux problématiques de choix modal, n'en restent pas moins indispensables dans la modélisation de génération de trafic pour la compréhension de l'interdépendance des facteurs explicatifs des émissions ou attractions de déplacements.

L'individu, lors d'un déplacement choisi ou commandé, se trouve confronté à plusieurs possibilités. Il peut (ou doit) alors consommer telle ou telle forme de mobilité, forme qui n'inclut pas forcément un lien direct avec le mode choisi [Montulet, 2005].

On trouve en effet, en terme de consommation, différents angles de vue concernant la mobilité et ses possibilités individuelles. Elle peut être perçue d'un point de vue matériel conditionnant la capacité comme la perception du déplacement, ou d'un point de vue purement comportemental.

Le cadre physique du déplacement constitue plus souvent une contrainte qu'un réel élargissement de choix. On peut cependant discerner plusieurs orientations différenciant les déplacements individuels. On trouve tout d'abord les déplacements non motorisés. Dans ce cas précis, l'individu est limité par ses capacités physiques et les contraintes extérieures, météorologiques ou topographiques, ou les structures urbaines. Ces déplacements peuvent être perçus *a priori* comme pleinement individuels et propres à chaque utilisateur, mais ils correspondent, comme les autres modes, à des mouvements souvent organisés et fédérant des groupes comportementaux.

On peut ensuite identifier les transports collectifs. L'individuation se réduit alors au choix de l'horaire ou à la combinaison des services existants.

Le dernier groupe de déplacements concerne les moyens de transports individuels motorisés. On doit alors gérer l'ensemble du véhicule, se soumettre à la contrainte du stationnement et accepter l'astreinte du réseau et de son encombrement. En ce qui concerne ce dernier groupe, l'illusion d'un comportement parfaitement autonome et individuel est rapidement éludé par la connaissance de chacun des problèmes d'engorgement, démonstration directe de comportement de groupe occultant toute forme d'individuation.

D'autre part, les formes de mobilité peuvent être étudiées sous l'angle purement comportemental. Ainsi, la mobilité n'apparaît plus comme une adaptation à un mode mais se manifeste comme une réponse modale à un choix comportemental. On distingue quatre types de mobilité (tableau 3) [Montulet 2004]. La mobilité sédentaire tout d'abord, caractérisée par un individu se déplaçant toujours sur le même espace et sur des trajets récurrents, se définit par un comportement répétitif, que le déplacement s'effectue sur le territoire référent de l'individu ou non. L'individu adopte alors un comportement de mobilité figé dans le temps et ne prend que peu en compte les modifications de son environnement. On trouve ensuite la mobilité microscopique, liée à un individu pratiquant différents espaces et ayant conscience des modifications de son environnement. Il peut alors modifier son comportement de mobilité en fonction de ces changements. La mobilité kinétique constitue le troisième type de mobilité et correspond à un individu infléchissant continuellement sa mobilité afin de répondre au mieux et dans un caractère instantané aux nombreuses opportunités qui se présentent. Contrairement aux deux cas précédents, l'espace lié à cette mobilité n'est pas délimité mais fluctue en fonction de ces opportunités. Enfin, on trouve la mobilité incursive, pour laquelle l'espace n'est pas non plus pré-délimité, pratiquée par un individu prenant le temps de s'arrêter pour découvrir des temps lents synonymes d'espaces particuliers.

Ainsi, les quatre types de mobilité comportementaux que sont les mobilités sédentaire, microscopique, incursive et kinétique couplées aux formes de mobilité liées aux contraintes matérielles, se posent comme autant de choix supplémentaires.

Cependant, si différentes formes de mobilité peuvent ainsi être dégagées, il ne faut pas se laisser abuser par l'illusion de formes de mobilité aux seules apparences de logiques individuelles. Car si c'est ce qu'elles laissent apparaître, l'ensemble des formes de mobilité favorisent-elles réellement l'individuation ? Les déplacements effectués par modes motorisés individuels sont l'illustration de cette interrogation. Les comportements de masse des automobilistes et les problèmes qu'ils engendrent, montrent à quel point le déséquilibre actuel entre cette forme de mobilité et l'ensemble des autres formes réunies, annihilent toute logique individuelle. Largement induite par des dynamiques égocentriques, la mise en place de la ville motorisée exacerbe et conditionne des comportements de groupe et altère petit à petit les libertés liées aux autres formes de mobilité.

Structures	Dynamiques	
	Tendant à la permanence Durée	Tendant à l'éphémérité Instantanéité
Délimitée Référant au lieu	<p><i>Mobilité « sédentaire »</i></p> <p>Toute l'expérience s'effectue en référence au lieu. (La mobilité extérieure au lieu relève de l'excursion)</p> <p><i>Figure du provincial</i></p>	<p><i>Mobilité « microscopique »</i></p> <p>L'expérience du « monde » s'effectue en référence à un ou des espaces délimités. Confrontée aux changements, la permanence n'est plus perçue comme un mythe. <i>Figure de l'immigré</i></p>
Réticulaire L'étendue est l'espace support	<p><i>Mobilité « incurive »</i></p> <p>Parcourant l'étendue du monde, l'acteur découvre la particularité de lieux. Il « prend le temps »</p> <p><i>Figure du voyageur</i></p>	<p><i>Mobilité « cinétique »</i></p> <p>L'acteur évolue dans l'étendue des relations éphémères. Il « gagne du temps »</p> <p><i>Figure du businessman</i></p>

Tableau 3 : Les types de mobilité comportementaux [Montulet 2004]

Ainsi, un rééquilibrage du rapport entre la voiture personnelle et les autres modes de transport favoriserait une plus grande liberté générale et une plus grande potentialité de comportement personnalisé, pour les transports individuels comme collectifs.

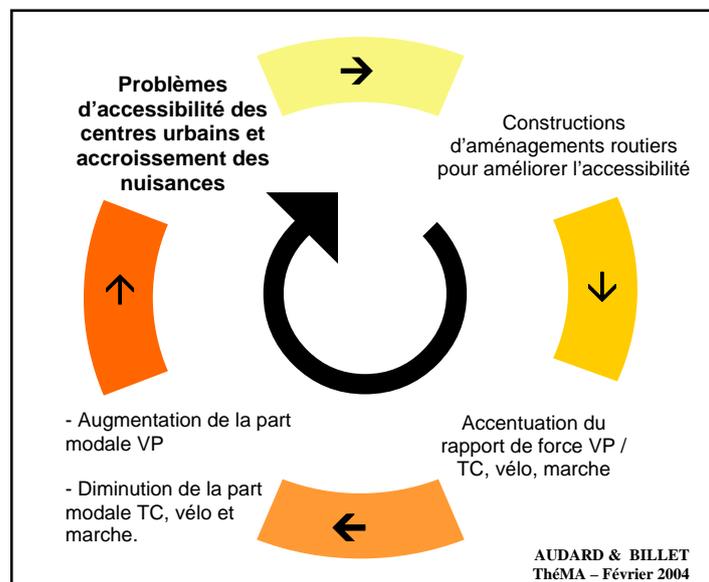


Figure 3 : Le cercle vicieux de l'Automobile

3.2. De nouvelles mobilités inégalement réparties spatialement

La mobilité devient également plus diffuse à la fois dans l'espace avec l'étalement urbain et les nouvelles pratiques de localisation résidentielle, mais aussi dans le temps avec l'évolution des rythmes quotidiens. Si les différentes formes de mobilité, par les potentialités d'individuation qu'elles dégagent, permettent de répondre en partie à cette mobilité attendue, une grande partie des individus, consommateurs d'espace-temps, ne trouve pas de réponse aux besoins spécifiques qu'ils connaissent.

En effet, le regroupement de l'ensemble des logiques individuelles permet de faire émerger différents groupes de mobilité, réponse issue de compromis entre la somme des logiques individuelles et la société. En retour, ces groupes ne répondent que partiellement aux attentes des logiques individuelles.

On voit, dans cette répartition de mobilité pratiquée et ressentie, apparaître des disparités d'ordre social –phénomène déjà étudié à de nombreuses reprises–, mais également d'ordre spatial.

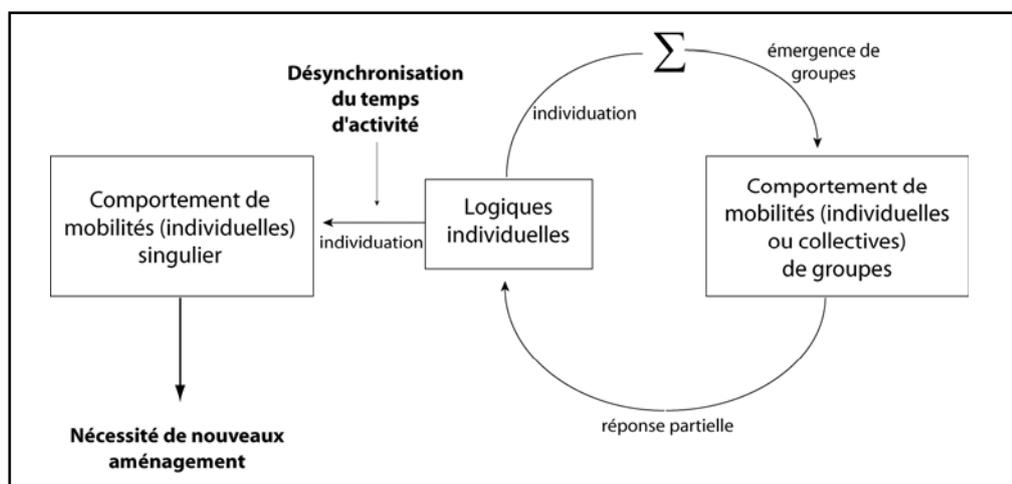


Figure 4 : Processus d'individuation par la mobilité, [Audard et Billet 2004]

Les enquêtes font apparaître en France une évolution des motifs de déplacement : baisse relative du motif travail, maintien des motifs études et écoles, forte augmentation des achats, loisirs et autres. En parallèle, la mobilité générale croît de manière significative depuis une vingtaine d'années. Celle-ci est fortement amplifiée depuis l'application de la réduction du temps de travail. Or, cette augmentation, comme ces transformations, au-delà de générer des inégalités liées à des caractéristiques socio-économiques [Mignot 2003], ne s'appliquent pas de la même manière sur l'ensemble des types de territoire

connus. En effet, une récente étude a fait une analyse comparative des mobilités et de leurs changements dans le temps en fonction, notamment, de la localisation de résidence des individus. Cette dernière a fait apparaître « une différence de fond [...] entre les individus résidant en milieu rural et ceux habitant le centre des agglomérations, notamment en ce qui concerne l'indice de mobilité générale, la mobilité locale et la mobilité touristique » [Faivre, 2003].

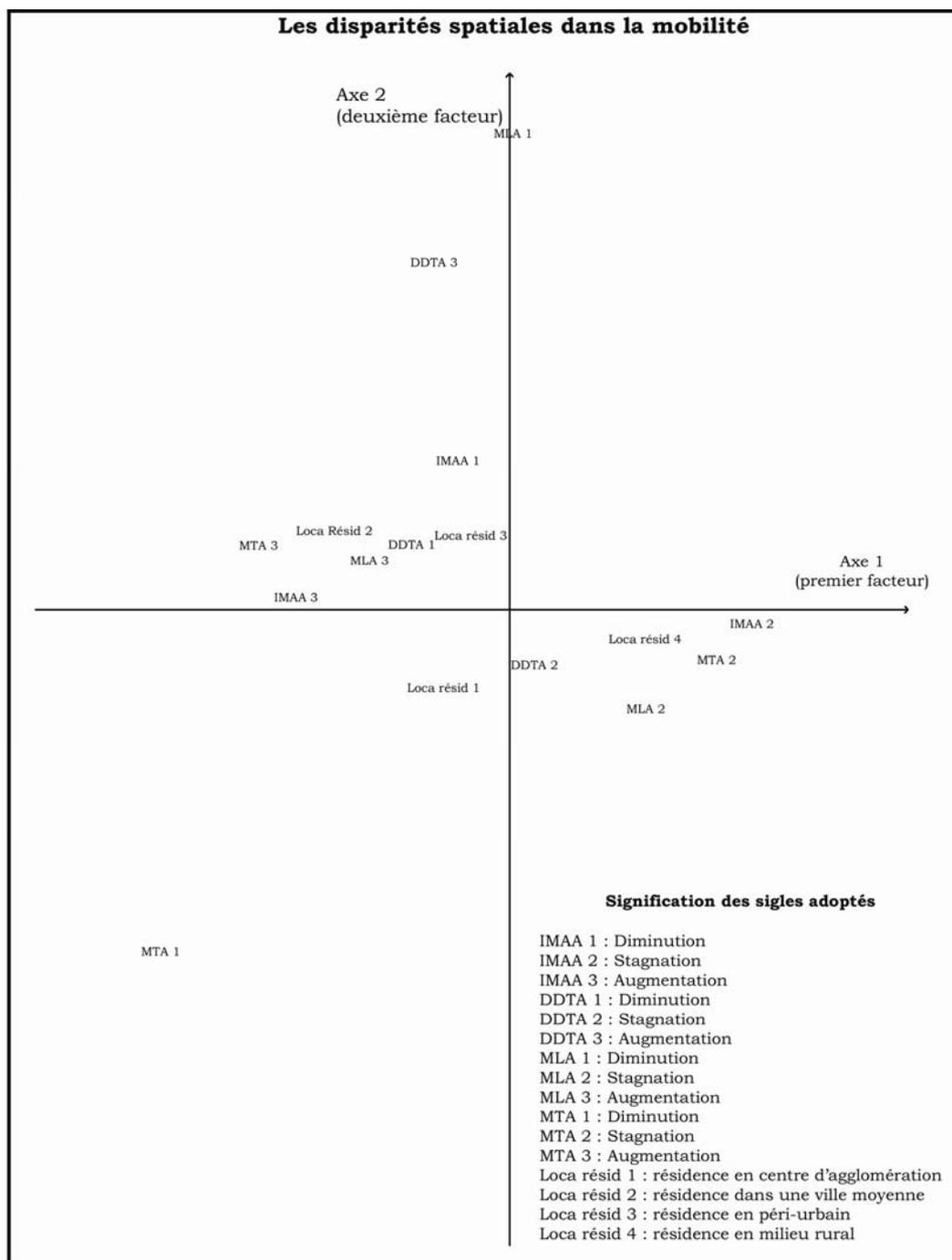
L'analyse factorielle ci-dessous (figure 5) illustre l'isolement des localisations d'habitat en milieu rural, autant dans leur situation que dans leur mobilité quotidienne. Globalement, la mobilité touristique (MTA 2), comme la mobilité générale (IMAA 2), ne suit pas en milieu rural (loca réside 4) l'augmentation connue (MTA 3 et IMAA 3) dans les centres urbains ou périurbains (local réside 2 et 3).

On peut tout d'abord envisager une différence effective des pratiques de consommation qui incitent moins les habitants des milieux ruraux à multiplier les déplacements dans une optique de loisir ou d'achat. On peut de même identifier, une fois écartés les problèmes liés aux offres de mobilité, le seul éloignement aux services recherchés comme effet structurant de cette différence. Mais, même si l'ensemble de ces causes rentre sans doute en ligne de compte, l'offre de mobilité inadaptée constitue certainement un aspect majeur de l'explication de ce phénomène et pousse l'individu concerné à un comportement singulier de mobilité individuelle (figure 4).

C'est donc principalement les zones rurales, déjà mal prises en compte dans les problématiques de mobilité, qui souffrent le plus de cette nouvelle donne économique et comportementale.

* *
 *
 *

Nous voyons ici que l'analyse de la mobilité quotidienne, longtemps basée sur des archétypes de comportements, doit maintenant évoluer. Au-delà du changement d'échelle qu'elle a connu, cette mobilité s'inscrit aujourd'hui dans des nuances individuelles qu'il est fondamental de prendre en considération.



Source : d'après FAIVRE Emmanuel, ThéMA-CNRS 2002

Figure 5 : La discrimination spatiale de l'évolution de la mobilité quotidienne

Où IMMA représente l'évolution de l'indice général de mobilité avant et après la RTT ;

DDTA représente l'évolution post-RTT des déplacements domicile-travail

MLA représente l'évolution post-RTT de la mobilité locale

MTA représente l'évolution post-RTT de la mobilité touristique

CONCLUSION

La mobilité quotidienne s'est donc transformée. Elle s'est complexifiée, diversifiée et intensifiée pour finalement s'appliquer à des territoires plus vastes et créer de nouveaux comportements, inconnus ou anecdotiques jusqu'alors. Elle semble se diluer pour concerner l'ensemble de l'espace, géographique et temporel. L'individu, quant à lui, sort du cloître exigü du temps social normalisé et affirme une mobilité propre. Ce contexte paraît indéniablement défavorable à l'organisation de transport en commun, sans une compréhension très précise de l'ensemble de ces phénomènes. Cette compréhension passe par une approche moins axée sur l'individu moyen fictif, et prenant plus en compte la multitude de types de mobilité.

D'autre part, il apparaît alors clairement que les seuls transports périurbains et urbains ne répondent plus à la répartition de la mobilité sur le territoire. Le passage d'une mobilité purement locale à une mobilité d'échelle régionale nous interroge sur la nécessaire transformation des services de transport publics actuels. Car si l'inégalité spatiale et sociale face à la mobilité est avérée, il est nécessaire de comprendre à quel périmètre correspondent ces nouveaux comportements.