

SNCF lance FORUM VIES MOBILES, un espace de recherche et d'échanges pour explorer les mobilités du futur

FORUM VIES MOBILES est un espace de recherche et d'échanges qui va explorer les mobilités du futur. Son ambition est de confronter de façon créative *des points de vue* divers sur les nouvelles relations qui s'établissent entre les *modes de vies* et les *territoires* via les *communications physiques et virtuelles*. Son enjeu : *anticiper* sur les futurs possibles.

Comprendre pour agir

Le monde se transforme radicalement. Les différentes formes de mobilité aussi. Le FORUM veut *comprendre* leurs raisons, leurs modalités et leurs impacts sur le territoire *et imaginer des modes d'actions inédits* pour les citoyens, les élus et les transporteurs.

Un comité d'orientation comme un séminaire de recherche

Le FORUM est doté d'un comité d'orientation et de prospective original. Il est composé de *personnalités aux expériences et aux profils très divers*, chercheurs français et étrangers, en sciences humaines, économiques et sociales, intellectuels, artistes, photographe, écrivain, entrepreneurs, praticiens de SNCF. *Présidé par Vincent Kaufmann*, professeur de sociologie urbaine à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne et spécialiste des mobilités, ce comité *fonctionnera à l'instar d'un véritable séminaire de recherche*.

Inventer des dispositifs originaux pour articuler des points de vue singuliers

Le FORUM *suscitera des alliances* inédites entre recherche académique et sensibilité artistique. Il *associera* les ressources de la raison, de l'émotion et de l'imaginaire pour produire des connaissances nouvelles. Le FORUM veut *inventer* des dispositifs originaux qui mêlent les regards et les pratiques des chercheurs et des usagers, des praticiens et des créateurs. Le FORUM s'appuiera également sur des comparaisons et des expériences internationales.

Porter les débats et des expérimentations dans la société

FORUM VIES MOBILES va *traiter et rendre public les débats et les controverses* les plus pointues, développer des activités de recherche et de prospective, diffuser et valoriser les connaissances, initier des expérimentations notamment auprès de SNCF et de ses partenaires. FORUM VIES MOBILES entend *partager* avec les différents publics concernés les questions de mobilité et des références communes.

Les premiers thèmes de FORUM VIES MOBILES

Habiter la mobilité. Comprendre comment les personnes se déplacent et comment elles vivent leur temps de transport, comment se composent les rythmes des trajets et s'articulent vitesse et lenteur pour créer du plaisir ou du déplaisir dans le déplacement.

Se saisir des territoires. Comprendre et se saisir des territoires, leurs représentations, entre physique et virtuel, leur fragmentation par les flux, les connexions, les accès et les espaces publics, analyser la cohabitation entre le local et le global, la revalorisation du proche, la question du périurbain.

Les mobilités et leurs imaginaires. Faire une prospective de la SNCF, étudier l'imaginaire du chemin de fer en France et dans le monde. Inventorier les lieux communs sur la mobilité, décoder et contribuer à imaginer ses nouvelles mythologies.

Les écoles de mobilité. Détecter les compétences et les capacités nécessaires pour mener une vie mobile, les dispositifs apprenants pour les utilisateurs.

Les premières réalisations de FORUM VIES MOBILES

Un livre bilingue MOBILE/IMMOBILE sur le droit à la mobilité à l'horizon 2030 réunit les points de vue de 20 chercheurs internationaux et d'autant de créateurs issus du monde de l'architecture, de la photographie, de la BD et des arts plastiques.

Des premières rencontres organisées les 26 et 27 mai à la Maison Rouge.

Ces « thèses et controverses sur la mobilité demain » verront 110 chercheurs et praticiens du monde des transports se confronter sur des thèmes tels que l'entrée en mobilité, l'attachement à la voiture, les systèmes de mobilité à l'horizon 2030.

Le Président Guillaume Pepy a déclaré « *Les déplacements ont toujours bénéficié des progrès techniques: le train, la voiture, l'avion ont progressivement et massivement augmenté nos potentialités de déplacement et permis la transformation de nos vies, des villes et des territoires sur lesquels nous évoluons. Aujourd'hui, plus personne ne peut douter que nous sommes entrés dans un vaste mouvement de recomposition des systèmes de déplacement, des modes de vie et des territoires. Ces mutations intéressent le groupe international de mobilité qu'est aujourd'hui SNCF* »

Annexe 1

Le contexte : le tournant de la mobilité

Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport se sont considérablement étendus depuis une cinquantaine d'années, ce qui a eu un impact considérable sur les sociétés et leurs territoires. Ces transformations ont été très largement soutenues par des investissements publics dans les infrastructures de transports routières, ferroviaires, aériennes, puis par l'amélioration des systèmes de communication à distance.

Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication, qui se sont progressivement démocratisés au fur et à mesure de leur développement, ont été plébiscités par la population qui les utilise de façon intensive. Ainsi, depuis la seconde guerre mondiale, nous nous déplaçons en moyenne de plus en plus vite, de plus en plus loin, et ces déplacements prennent quotidiennement de plus en plus de temps. Parallèlement, les nouvelles technologies de l'information et de la communication ont profondément modifié notre rapport à l'espace et aux autres, en permettant d'être ensemble tout en étant à distance. Enfin, la place croissante prise par l'individualité par rapport au groupe modifie également les règles et le fonctionnement du vivre ensemble notamment dans les espaces publics que sont les espaces de transport. Tout ceci marque les expériences du monde et les identités, qui de locales et ancrées, se font plurielles et ont tendance à se différencier spatialement en créant ainsi de nouvelles inégalités.

Les possibilités de déplacements à bas coût ont également fortement marqué l'économie, contribuant à sa globalisation et aux transformations des modes de production. Dans ce contexte, il n'est ainsi plus possible de penser les Etats nations comme des sociétés autonomes les unes vis-à-vis des autres, et les territoires comme des espaces homogènes clôturés par des frontières nettes. A l'échelle des organisations, l'argent public investi dans les transports ne semble plus suffisant pour innover, construire et entretenir l'offre. De nouveaux acteurs venus des télécommunications tels que Better Place, Google et IBM investissent progressivement le champ du transport, amenant avec eux de nouvelles offres mais aussi de nouveaux modèles économiques. En résumé, les conditions de déplacement ont transformé et transforment encore le monde, un monde qui vit ainsi ce que nombre de chercheurs en sciences sociales appellent le « mobilityturn ».

Le mobilityturn est au cœur des changements globaux et touche l'ensemble des domaines de la vie économique, politique et sociale. Il entraîne d'une part des problèmes très pratiques d'engorgement chronique des infrastructures de transports routiers, ferroviaires et des plateformes aéroportuaires ; des problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphérique et sonore au gaspillage du sol ; des problèmes de consommation énergétique. D'autre part, il se traduit dans des problèmes de cohésion sociale et spatiale inédits, des problèmes de gestion cognitive de l'information et enfin une multiplication des lieux de friction et de confrontation (tensions interculturelles, luttes locales et globales) entraînant une modification profonde des enjeux et des formes politiques. Beaucoup d'encre a déjà coulé sur les réponses possibles à ces différents problèmes, mais la plupart des réponses préconisées proposent de s'attaquer aux conséquences plutôt qu'aux causes, et restent controversées, notamment sur le plan des raisons pour lesquelles les personnes se déplacent. Traiter ces questions avec pertinence suppose de nouveaux outils conceptuels, car avec le « mobilityturn », les déplacements, leur pourquoi, leur comment et la manière dont ils transforment le territoire ne peuvent plus être complètement saisis avec des notions statiques, extérieures aux acteurs et à leurs logiques.

Le défi majeur de la recherche consiste dès lors à développer des outils capables de décrire et d'analyser la mobilité et ses implications sociales et spatiales en vue de se doter de moyens d'action.

Annexe 2

La composition du comité d'orientation et de prospective

Ludovic BU créateur d'entreprises solidaires Voiture & co et Mobility +, blogueur sur la mobilité, co-auteur de « Les Transports, la planète et le citoyen »

Sylvie FOL professeur en aménagement et urbanisme à la SORBONNE (PARIS I PANTHEON SORBONNE), membre du managing board du réseau de recherche international sur les Shrinking Cities et spécialiste des politiques de mobilité

Claude HENRY économiste et professeur à COLUMBIA, président du conseil scientifique de l'IDDRI à SCIENCES-PO PARIS

Vincent KAUFMANN (SUISSE) sociologue de la mobilité et directeur de laboratoire à l'Ecole Polytechnique Fédérale de LAUSANNE

Daniel KAPLAN directeur de la FING, Fondation Internet Nouvelle Génération, association de promotion des usages des nouvelles technologies de l'informatique et auteur de livres sur les NTIC et la ville, les NTIC et la mobilité,...

Jean-Pierre MARTIN romancier, auteur des « Liaisons Ferroviaires » et professeur de lettres à LYON-2

Olivier MONGIN philosophe, directeur de la revue ESPRIT et auteur de « La Condition urbaine »

Catherine MORENCY (CANADA) ingénieure civile, professeure en planification des transports et titulaire de la chaire Mobilité durable à l'Ecole polytechnique de MONTREAL

Valérie PIHET directrice exécutive de l'Ecole des Arts politiques de SCIENCES-PO

Jean-Marc OFFNER urbaniste, directeur de l'agence d'urbanisme de BORDEAUX

Lionel ROUGE géographe, maître de conférences à l'université de CAEN

Mimi SHELLER (USA) anthropologue et sociologue, professeur à l'université de DREXEL

[Hortense SOICHET](#) photographe et auteur d'une thèse d'esthétique sur la mobilité vue par les artistes

[Bernard STIEGLER](#) philosophe, directeur de l'Institut de recherche et d'innovation du centre Pompidou

Pour le groupe SNCF :

[David AZEMA](#) directeur général délégué stratégie et finances de SNCF

[Eric CHAREYRON](#) directeur marketing et commercial de Kéolis

[Bernard EMSELLEM](#) directeur général délégué de l'écomobilité de SNCF

[Marie-Pierre MEYNARD](#) directrice de l'innovation et de la recherche de SNCF

Annexe 3

Le livre MOBILE/IMMOBILE

Quelques pages du premier tome.

Le coffret des deux tomes sera disponible dans les librairies à la rentrée.

Annexe 4

Le programme des rencontres « thèses et controverses sur la mobilité de demain ».

FORUM VIES MOBILES

vous invite aux premières

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

PROGRAMME

Animation générale des rencontres Philippe Bloch

premier jour

13h15/14h00 Accueil des intervenants et des participants

*14h00/14h05 Introduction de Bernard Emsellem et Vincent Kaufmann
Présentation du **FORUM VIES MOBILES** et de sa future activité. Introduction des
« Thèses et controverses sur les mobilités de demain ».*

*14h05/15h35 Du déplacement à la mobilité : qu'est ce qui a changé, qu'est ce qui va
changer ? Animation Philippe Bloch*

14h05/15h05 Table ronde sur ce thème

*Echanges entre Vincent Kaufmann (sociologue LaSur, Ecole Polytechnique Fédérale de
Lausanne, **FORUM VIES MOBILES**), Catherine Morency (ingénieure, Ecole
Polytechnique de Montréal), Bernard Emsellem (SNCF, **FORUM VIES MOBILES**)*

15h05/15h35 Echanges avec la salle

15h35/19h00 ENTRER EN MOBILITE

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

De profonds changements en matière de déplacements sont visibles aujourd'hui. Les déplacements relèvent de moins en moins d'interstices de la vie quotidienne qu'il faudrait réduire au maximum. Au contraire, d'autres logiques individuelles semblent à l'œuvre. Au lieu de privilégier la minimisation du temps et du coût, elles cherchent plutôt à maximiser le confort en vue du déploiement de toutes sortes d'activités durant le temps du déplacement. Le développement de telles logiques va de pair avec une utilisation davantage réversible de l'espace, qui se traduit entre autres par la complexification des chaînes de déplacements et l'augmentation du temps passé à se déplacer.

15h35/15h45 Diffusion d'un montage de films introduisant la thématique

15h45/16h30 PREMIERE PARTIE Trois communications de 15 minutes chacune permettent de faire le point sur des transformations récentes en matière de déplacements et de mobilité

La croissance des budgets-temps de transport en question

Iragaël Joly (économiste, GAEL, Grenoble-INP, INRA, France)

A partir des données statistiques d'enquêtes ménages déplacements (EMD), Iragaël Joly remet en cause la loi de Zahavi qui pose l'hypothèse d'une stabilité des budgets-temps de transport permise par l'augmentation des vitesses de déplacement. Il montre premièrement, au niveau urbain, que les gains de vitesse ne sont pas utilisés pour passer moins de temps dans les transports mais pour aller plus loin. Deuxièmement, au niveau individuel, certaines personnes qui passent beaucoup plus de temps que la moyenne à se déplacer tous les jours ont également une propension à passer encore plus de temps à se déplacer. Pour ce groupe de personnes, le temps de transport n'est pas seulement un temps inutile qu'il conviendrait de réduire.

Déplacements de longue distance et modes de vie : une perspective européenne

Detlev Lück (sociologue, Federal Institute for Population Research, Allemagne)

Les mobilités liées au travail semblent prendre une place croissante dans les modes de vie européens. La recherche européenne JobMob rassemble ainsi 6 pays (Suisse, France, Belgique, Allemagne, Espagne, Pologne) sur l'interaction de ces mobilités liées au travail avec la vie familiale. Elle offre ainsi toute une série de données statistiques pour mieux appréhender la réalité de ces déplacements.

Les pionniers de la mobilité

Sven Kesselring (sociologue, Université technique de Munich, Allemagne)

A partir d'une recherche sur des journalistes allemands, Sven Kesselring montre comment les outils de l'information et de la communication tels que le téléphone ou l'internet s'associent, complètent ou se substituent aux déplacements spatiaux. Ainsi, si certains déplacements dans l'espace visent paradoxalement à limiter l'altérité, les technologies de l'information et de la communication permettent d'être mobiles sans forcément avoir besoin de se déplacer.

16h30/17h00 Echanges avec la salle

17h00/17h30 Pause

17h30/18h30 DEUXIEME PARTIE La parole est donnée à des praticiens du transport

17h30/18h00 Echanges avec Maria Harti (IDTGV, SNCF voyages), Michel Lebœuf (grand projets et prospective, SNCF voyages), Jacques Hébrard (directeur scientifique de Renault - sous réserve)

18h00/18h30 Echanges avec la salle

18h30/19h30 SEQUENCE ARTISTES et MOBILITE

18h30/18h45 Comment certains artistes abordent-ils la mobilité à partir de processus artistiques itinérants ?

Hortense Soichet (photographe, Université Paris 8)

Présentation de l'exposition de livres « Artistes en déplacement » Alors que l'expérience de voyage semble obsolète, certains artistes mettent en place des dispositifs mobiles afin de faire œuvre en déplacement. A pied ou dans un mode de transport motorisé, ils interrogent la relation du corps au mouvement, confrontent l'image photographique à la durée du déplacement ou encore redéfinissent les espaces et les temps afin de poétiser le trajet. Parmi eux, nombreux sont les artistes qui choisissent le livre comme support de prédilection d'un art en déplacement.

18h45/19h30 Découverte de l'exposition « Artistes en déplacement » et de la sélection d'œuvres sur la mobilité de la collection d'Antoine de Galbert

Apéritif et dîner sur place

Deuxième jour

8h15/9h00 Accueil des intervenants et des participants

9h00/10H55 QUITTER LA VOITURE ?

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

Si les territoires apparaissent encore mal équipés pour accueillir les écomobilités, comment penser le changement d'habitudes modales ? Le territoire et l'offre constituent bien des freins majeurs au développement des écomobilités. En revanche, une offre adaptée ne suffit pas à elle seule à modifier les comportements de déplacements. Le changement d'habitudes de déplacements est un processus beaucoup plus complexe qui fait intervenir différentes dimensions individuelles et collectives : attachement à la voiture, compétences de déplacements, socialisation, politiques publiques, etc.

9h00/9h10 Diffusion d'un montage de films introduisant la thématique

9h10/09h55 Trois communications de 15 minutes chacune sont enchaînées.

Dispositions à l'écomobilité : les français sont prêts !

Nicolas Louvet (géographe, 6t – Paris, Ecole des Ponts, France)

A partir du dépouillement de 19 enquêtes ménages déplacements (EMD) au plan des dispositions à l'usage des différents moyens de transport, Nicolas Louvet montre que, contrairement à une quinzaine d'années, la population française est très favorable à l'utilisation de modes de transports écomobiles. Par contre, elle peine à transformer cette aspiration en pratique, faute de contextes cohérents. Ces résultats montrent clairement que la dépendance à l'automobile devient pesante pour de nombreuses personnes.

Comment passer aux altermobilités ?

Stéphanie Vincent-Geslin (sociologue, LaSur, EPFL, Suisse)

A partir d'une enquête qualitative auprès d'une population altermobilitiste, Stéphanie Vincent-Geslin propose un modèle de compréhension des processus de décision des altermobilités. Ces processus, qui ne se comprennent que dans le temps long, se révèlent relativement complexes et déterminés par la contrainte, l'engagement ou l'opportunité.

Se détacher de l'objet voiture

Laurent Fouillé (sociologue, GEPEA et IRSTV, Ecole des Mines de Nantes, France)

L'attachement à la voiture est un élément qui limite fortement le passage à l'écomobilité. A partir de l'observation de différents dispositifs visant à abandonner l'usage de la voiture, Laurent Fouillé met en évidence les différentes dimensions de l'attachement à la voiture et les leviers d'action de son détachement.

09h55/10h55 Echanges avec la salle

10h55/11h25 Pause

11h25/13h00 QUELS SYSTEMES DE MOBILITE EN 2030 ?

Séquence animée par Philippe Bloch

11h25/12h25 Table ronde

Avec Gabriel Plassat (ADEME), Pierre-Alain Mammet (associate partner automotive IBM global business services), Pascal Feillard (responsable prospective, PSA), Pierre Messulam (directeur de la stratégie ferroviaire et de la régulation, SNCF) qui discutent leurs visions des systèmes de mobilité à l'horizon 2030.

12h25/13h Echanges avec la salle

13h00/14h30 Déjeuner

14h30/16h00 SYNTHESSES ET DEBATS

Séquence animée par Philippe Bloch

14h30/15h30 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**)

15h30/16h00 Temps de réaction et d'échanges avec la salle sur la synthèse des témoins et les suites des activités du **FORUM VIES MOBILES**

16h00/16h05 CONCLUSION de Bernard Emsellem