

RAPPORT

La mobilité à l'horizon 2050

DECEMBRE 2020



Le CESER en quelques mots...

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, appelé CESER est issu de la loi de 1972 portant création des Régions.

Assemblée consultative, il s'agit de la deuxième institution régionale, formant avec le Conseil régional « LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES »

Le CESER a pour principale mission d'informer et d'éclairer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociales et environnementales des politiques régionales, et de contribuer au suivi et à l'évaluation des politiques publiques.

L'assemblée du CESER Auvergne-Rhône-Alpes compte 190 conseillers issus de 4 collèges, représentant :

- Les entreprises et activités professionnelles non salariées
- Les organisations syndicales de salariés
- Des organismes et des associations
- Des personnalités qualifiées (choisies et nommées par le Préfet de région).

Proposés par leur organisme d'origine et nommés par le Préfet pour un mandat de 6 ans, ils constituent la société civile organisée.

Le CESER émet des avis (saisines), des contributions (autosaisines), et intervient dans de nombreux domaines tels que l'emploi, l'innovation, la transition énergétique, la formation, la recherche, le sport, les finances, ou tout autre thème sur lesquels il lui semble opportun de se prononcer.

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes puise sa force dans les valeurs de la diversité, de l'écoute et de l'échange. Cette richesse lui permet de rendre des avis décisifs, fruit d'un travail collectif.



Préambule

« Demain ne sera pas comme hier. Il sera nouveau et il dépendra de nous. Il est moins à découvrir qu'à inventer » Cette citation de Gaston Berger inspire largement l'esprit des travaux portés par notre institution, et plus particulièrement ceux de la Section prospective.

L'objectif est d'anticiper les évolutions économiques et sociales et explorer les sujets de la société de demain. A la recherche des besoins et des mutations futures de notre société, la Section refuse tout déterminisme pour l'avenir, elle se positionne dans le but de contribuer aux choix du présent pour permettre d'accompagner au mieux les évolutions sur le long terme.

Ici, la section prospective a mis sa méthode et son expertise au service de différents scénarios pour imaginer les mobilités de demain. Les hypothèses retenues servent dès lors à ouvrir un débat pour les décideurs publics, à ouvrir le champ des possibles et les options envisageables afin de guider l'action publique au service des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes.

C'est un des particularismes et une des forces du CESER de pouvoir installer ses réflexions dans un temps long, en dehors de toute contingence politique ou opérationnelle. La Section prospective permet à la Société civile organisée de jouer son rôle d'éclaireur auprès des décideurs publics, par la qualité de son travail, sa méthode et ses convictions, afin d'offrir justesse et perspectives au débat public sur les mobilités de demain.

Antoine QUADRINI, Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

RAPPORT

2020-14



Président et rapporteur de la Section Prospective

M Jean-Pierre CLAVERANNE



SOMMAIRE

Introduction	6
Définition de la mobilité et système prospectif	9
Définition de la mobilité : le champ de notre étude	9
Le système prospectif.....	10
Les scénarios de territoire à l'horizon 2050.....	14
Scénario 1 : la mobilité à tout prix.	14
Scénario 2 : la mobilité encadrée.....	19
Scénario 3 : Haro sur la mobilité.....	22
Scénario 4 : Les mobilités bricolées.....	26
La mise en perspective des scénarios	30
Les scénarios de territoire confrontés aux scénarios de contexte.....	30
▶ Les scénarios de contexte	30
▶ Mise en perspective.....	35
Mise en perspective par rapport aux conditions propres de réalisation des scénarios.....	36
Conclusion	38
Bibliographie	40
Contributeurs	41
Contacts.....	50



Introduction

Année après années, le CESER Auvergne-Rhône-Alpes poursuit son exploration des futurs possibles pour notre belle et grande région, les fameux futuribles chers à Bertrand de Jouvenel

Après la montagne, l'usine nouvelle et les villes moyennes à l'horizon 2050, et aujourd'hui les mobilités, nos études dessinent un tableau impressionniste qui s'enrichit étude après étude pour dessiner des cadres de vie possibles pour les 8 millions d'habitants de la région au travers de scénarios que nous proposons, scénarios mis en scène comme appartenant à une infinité de scénarios possibles.

Ce sont ces cadres et ces modes de vie de nos concitoyens quels que soient les lieux multiples dans lesquels se déroulent leur vie, métropole, villes moyennes, villages ...qui sont au centre de nos explorations, avec leurs identités, leurs histoires leurs similitudes mais aussi leurs différences au sein de ces cadres de vie.

Comme les concepts précédents, la mobilité appartient à la catégorie des faits sociaux totaux en ce, comme le dit Marcel Mauss, « *qu'ils mettent en branle dans certains cas la totalité de la société et de ses institutions (potlatch, clans affrontés, tribus se visitant, etc.) et dans d'autres cas seulement un très grand nombre d'institutions, en particulier lorsque ces échanges et ces contrats concernent plutôt des individus.* »

Le fait social total se reconnaît à sa caractéristique de concerner tous les membres d'une société et de dire quelque chose sur tous ces membres mais comme le précise Claude Lévi-Strauss que : « *le fait social soit total ne signifie pas seulement que tout ce qui est observé fait partie de l'observation ; mais aussi, et surtout, que dans une science où l'observateur est de même nature que son objet, l'observateur est lui-même une partie de son observation* ».

Le fait social total est aussi une curiosité comme le dit

Tarot pour les zones de pénombre entre les disciplines, pour les interstices négligés, en ce que le fait social total refuse les hiérarchies prématurées dans les phénomènes que l'on ne sait pas encore décrire intégralement. (Tarot 1996 :78)¹

Le fait social total intègre aussi les mouvements démographiques au sens large. Ainsi, Mauss met en avant comment les transformations de la forme du groupe se traduisent par des modifications essentielles dans la vie sociale, les mœurs, les pratiques et les croyances.

Or, c'est cette idée de rassemblement, et même de concentration sociale, qu'il faut peut-être remettre au premier plan pour comprendre ce que Mauss entendait vraiment par fait social total. Mauss synthétise sa pensée en insistant encore sur ce critère : *les faits sociaux totaux « assemblent tous les hommes d'une société et même les choses de la société à tous points de vue et pour toujours »*

C'est pourquoi, nous faisons notre le positionnement scientifique du laboratoire « Ville mobilité transports » qui s'adresse à un individu total (au sens que lui donne Marcel Mauss), *un individu qui n'est pas né d'hier mais porteur hic et nunc d'une histoire et des projets qui agissent sur ses comportements présents* »²

La nécessité de chacun de se déplacer au quotidien pour travailler, se distraire, accompagner les enfants, rendre visite à des amis , partir en vacances, dessine quand on veut agréger l'ensemble de ses déplacements, une forme de mouvements browniens, où chacun se déplace vers les autres , ou en sens opposé en mettant en œuvre selon les cas des stratégies, des tactiques, des arbitrages , des routines, expression de rationalités à la fois singulières en raison de leur situation propre (lieu d'habitation, niveaux de revenus, taille de la famille) et en même temps surdéterminées.

Thierry Wendling Us et abus de la notion de fait social total. Turbulences critiques. Dans Revue du MAUSS 2010/2 (n°36), pages 87 à 99
² Massot (Marie Hélène), Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien

Au quotidien, les individus réalisent leur activité de mobilité à partir d'arbitrages inscrits dans des temporalités multiples, à partir également de l'offre de mobilité existante que celle-ci soit publique ou privée, d'histoires personnelles, des ressources économiques dont ils disposent, et des contraintes de tous ordres (institutionnelles, sociétales, familiales, physiques ou mentales).

Ces situations, ces comportements propres sont liés à des parcours de vie présents ou antérieurs ou à des raisonnement, des opportunités saisies ou subies dans des conditions datées et/ou remises en cause par ces micro événements qui caractérisent et émaillent une vie.

Travailler et consommer des biens et des services détermine des modes de vie et de mobilité différents selon que l'on habite en métropole, à la périphérie sur un territoire péri urbain, dans une ville moyenne ou dans une zone rurale.

Les rapports différents au temps et à l'espace que ces localisations induisent, mettent en exergue des quotidiens faits d'une multitude d'espaces et d'activités au sein desquels les rapports à la distance et au temps sont différents, comme sont différents les coûts induits par ces différents déplacements.

S'il fallait une démonstration en grandeur nature, la crise sanitaire, la période de confinement et de déconfinement progressif, marquées par les restrictions relatives à la possibilité de se déplacer nous rappelle le rôle majeur de la mobilité dans la vie familiale, sociale et économique pour nos concitoyens. Elle pointe également un paradoxe, dans une période marquée par l'immobilité physique, le dynamisme de la mobilité « virtuelle » pour répondre aux besoins, trouver des solutions, se réunir, innover a joué une fonction d'amortisseur plus forte qu'attendu.

Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation aux loisirs à la santé passent par la mobilité. Le corollaire de cette nécessité est que la mobilité est une sorte de droit générique qui commande tous les autres en ce qu'il les bloque ou en permet l'accès (F. Ascher 2004).

Cependant une gradation très forte existe entre ceux qui ne peuvent se déplacer et qui sont, dans une certaine mesure « relégués », et les plus libres qui peuvent choisir la mobilité ou l'immobilité tout en gardant leur pouvoir.

Cette gradation renvoie non seulement à la possibilité effective de se déplacer mais aussi à une aptitude à la mobilité, qu'elle soit quotidienne, résidentielle ou plus

largement sociale s'inscrivant au cœur du nouveau paradigme de la flexibilité (Boltanski et Chiapello 1999)

Sans la capacité de se mouvoir, les autres droits sont entravés ou restent formels : droit au logement, à l'emploi, à l'éducation... Or en la matière les inégalités sont déterminantes :

- Les possibilités d'accès ne sont pas égales pour tous du fait d'inégalités d'accessibilité à la ville et aux aménités urbaines et d'inégalités à se déplacer
- Les individus n'ont pas tous la même capacité à faire face à ce nouvel impératif de mobilité. De nombreuses personnes n'ont accès qu'à une mobilité limitée en raison d'une incapacité physique, psychique ou mentale, de conditions sociales ou de l'âge...
- La mobilité est un puissant discriminant social, voir un facteur d'exclusion. La mobilité pourrait être abordée comme un capital qui redéfinirait els inclus et les exclus. (Kaufman, Ohnmach 2009)

Une brève statistique situe l'ampleur du sujet : au cours des cinquante dernières années, le trafic ferroviaire a été multiplié par deux, les trafics automobiles par vingt-cinq, le trafic aérien par 50.

Ces augmentations de volume dans les déplacements physiques qui sont le témoignage de la transformation de nos modes de vie à échelle d'homme. Et dont la voiture a été un des plus grands artisans, a étendu les univers des choix résidentiels, en permettant à ceux « qui ont la capacité de se saisir de ces conditions, de transformer comme le dit Marie Hélène Massot³ les arbitrages entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle.

La conséquence la plus visible de ces arbitrages est l'étalement résidentiel des lors que les moyens de déplacement disponibles permettent à chacun de « *pouvoir exercer ses activités dans une enveloppe temporelle acceptable* » d'autant que les entreprises pour optimiser leur stratégie de localisation de leurs établissements s'appuient également sur ces réseaux rapides.

A la fois conséquences et causes de cette croissance des possibilités de mobilité, ces réseaux ont contribué à façonner les relations des métropoles avec leurs territoires environnants

Dans ce modèle, les « *acteurs individuels ne sont pas selon Zahavi⁴ seulement des minimiseurs de coûts mais des maximiseurs d'opportunités* ». De même, dans ce modèle, la mobilité n'est pas seulement une demande de transport dérivée des caractéristiques économiques démographiques et sociales, elle est aussi le résultat d'arbitrage

³ Massot marie hélène perméabilité des usages de l'espace. Résistance des usages du temps in mobilités et modes de vie ; OP cit

⁴ Zahavi, in massot op.cit

et de tensions, produits de la confrontation des stratégies spatiales des ménages, des grandes employeurs et fournisseurs de services.

Cette croissance de la mobilité physique, ne doit pas masquer, quand on fait de la prospective, une révolution qui n'a pas encore livré tous ses secrets, celle de la numérisation et de l'internet qui modifie radicalement pour tout ou partie l'organisation du travail, la production et la consommation des loisirs, de la culture, les usages du temps, et les modes de vivre ensemble.

Tout l'art de la prospective est « de mettre en intrigue » comme le dit MH Massot en citant le philosophe Paul Ricoeur, les activités et les mobilités de chacun pour reconstituer « la manière dont les individus font tenir ensemble et orchestrent leurs différentes pratiques pour former un tout qui est l'organisation de leur journée, de leur semaine.

Le travail s'organisera en trois parties. La première rappellera le champ de l'étude et le système prospectif choisi pour élaborer les scénarios.

La deuxième partie présentera les scénarios retenus. Enfin la troisième partie mettra ces scénarios en perspective de scénarios de contexte et de conditions propre de réalisations.

« De tout il restera trois choses.

La certitude que tout était en train de recommencer.

La certitude qu'il fallait recommencer.

La certitude qu'il fallait continuer.

La certitude que cela serait interrompu avant que d'être terminé.

Faire de l'interruption un nouveau chemin.

Faire de la chute un pas de danse.

Faire de la peur un escalier.

Du rêve un pont.

De la recherche une rencontre.

Fernando PESSOA

Définition de la mobilité : le champ de notre étude

Définir la mobilité est une nécessité d'autant que les qualificatifs qui l'accompagnent étendent le spectre de son champ.

Les dictionnaires définissent la **mobilité** comme la capacité ou propriété pour des personnes ou des objets à se déplacer dans un espace, ou le « caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction ».

Cet espace peut être physique : par la circulation de biens (on parle alors de fret ou de transport de marchandises) et de personnes.

Et depuis l'avènement de l'informatique, cet espace peut aussi être numérique : les informations circulent dans des réseaux par le biais de terminaux fixes ou portables. On peut parler de mobilité « virtuelle ».

Ces trois mobilités (mobilité physique des hommes, des biens et mobilités virtuelles) font des systèmes et se recomposent dans des formes variées. L'intensité et la portée de ces mobilités dépendent de la capacité de systèmes techniques à les satisfaire.

Cet espace peut être social : on parle de mobilité sociale lorsque le statut social ou professionnel d'une personne change, ou qu'il est différent de celui de ses parents. Cette mobilité peut présenter encore d'autres formes, elle peut être **géographique** lorsque le déplacement se traduit par un changement de bassin de vie, **professionnelle** lorsqu'elle prend la forme d'un changement dans les modalités d'exercice de l'activité professionnelle, et **résidentielle**, quand elle concerne le changement de lieu de résidence pour une famille ou un individu.



Définition de la mobilité et système prospectif

Pour faire de la prospective sur le thème de la mobilité, il faut d'abord définir le champ de l'étude retenu. A partir de là, on peut construire le système prospectif qui permettra d'élaborer les scénarios. C'est l'objet de cette partie.

On parle de **mobilité réduite** dans le cas d'une situation de handicap due à une diminution des capacités de déplacement dans l'espace public d'une personne, de manière temporaire ou définitive. Cela peut être lié notamment à des déficiences prénatales, des maladies invalidantes des accidents, ou plus généralement au vieillissement mais aussi à des situations ponctuelles comme c'est le cas pour les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants (avec ou sans poussette), ou celles ayant un bagage lourd.

L'**éco mobilité** ou la **mobilité durable** est une notion apparue avec les crises de l'énergie et le réchauffement climatique, dans le sillage des questions de développement durable, pour désigner la conception, la mise en place et la gestion de modes de transport jugés moins nuisibles à l'environnement, sûrs et sobres, en particulier à moindre contribution aux émissions de gaz à effet de serre.

La mobilité internationale enfin est un domaine complexe qui couvre l'ensemble des problématiques liées à l'envoi de travailleurs à l'étranger ou l'accueil de travailleurs étrangers ; On parle d'expatriation ou d'impatriation.

La mobilité a un rôle clef pour les échanges mais aussi pour l'intégration urbaine et sociale de tout un chacun (Urry 2008, Kaufman 2008)

- Se déplacer est devenu indispensable pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales.
- Dans une société de plus en plus mobile, la mobilité constitue une nouvelle norme sociale (Massot et Orfeuil 2008).

On peut aussi évoquer les mobilités à partir des expériences qui sont les nôtres : le plaisir et la liberté que l'on éprouve à se déplacer sans contrainte en voiture, en moto, à vélo en pleine campagne

ou dans la ville lorsque celle-ci est désertée par les vacanciers. A contrario la mobilité évoque pour ceux qui habitent hors de la ville de longues files d'attente quotidiennes et de longues heures passées à attendre.

On peut également appréhender la mobilité par ses coûts selon que l'on habite en ville ou à la campagne, on peut mesurer son coût relatif en rapportant celui-ci aux revenus du ménage. On peut mesurer les différences qui en résultent selon que l'on utilise les transports en commun ou que l'on est confronté à la nécessité d'utiliser quotidiennement dans une même famille un ou deux ou trois véhicules par manque de transport en commun.

On peut évoquer également le rôle qu'a joué la voiture dans le développement de la mobilité dans les années 60 en substituant au pas du citoyen qui structurait la ville, les kilomètres d'exploration pendant le même temps qu'elle donnait à son possesseur. C'est la mobilité facilitée et encouragée qui a permis l'explosion de la croissance des grandes surfaces à la périphérie des villes et une partie de leur désertification, la voiture permettant de bénéficier des avantages de la ville tout en habitant en dehors d'elle. Et c'est cette même utilisation de la voiture qui est mise en accusation tant par ceux qui sont victimes des embouteillages que par les défenseurs de l'environnement. Ici comme ailleurs ce qui permet le progrès à un moment donné se retourne contre ceux qui ont cru que à la pérennité des avancées et des avantages à un moment donné.

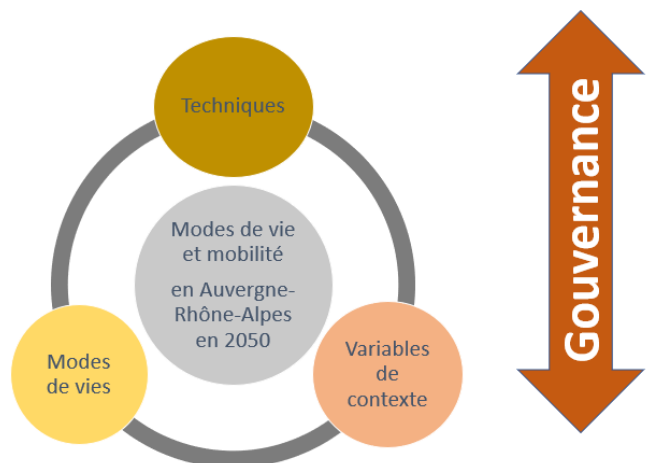
Le système prospectif

Pour aborder le sujet de la mobilité, le CESER a construit un système prospectif pour identifier les enjeux et envisager des hypothèses.

Le système prospectif comprend 4 types de variables :

- Les variables dites techniques
- Les variables de modes de vie

- Enfin les variables de contexte qui ont permis d'élaborer les scénarios de contexte qui permettront de mesurer la pertinence et la robustesse des scénarios de territoires selon les contraintes externes.
- La gouvernance considérée ici comme une métavariable



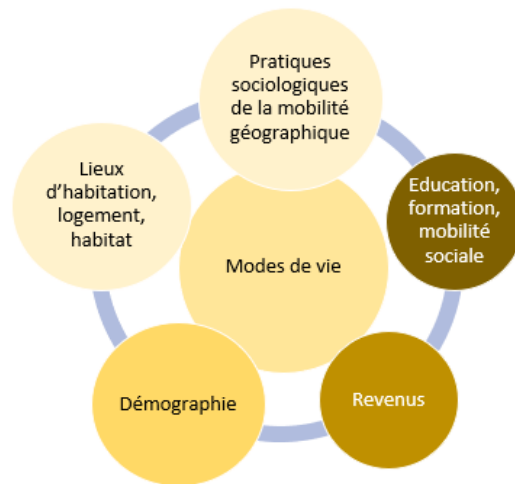
Les variables techniques retenues sont :

- Réseaux et infrastructures de transport
- Organisation de la production et du travail
- Indépendance énergétique, contraintes environnementales
- Organisation administrative des territoires



Les variables de modes de vie analysées ont été :

- Pratiques sociologiques de la mobilité géographique
- Education, formation, mobilité sociale
- Lieux d'habitation, logement, habitat
- Démographie
- Revenus et mobilité



Les 6 variables étudiées dans les scénarios de contexte :

- Relations internationales et géopolitiques
- Forme du vivre ensemble, des relations entre les individus
- Accès aux ressources
- Place de la mobilité dans la modernité
- Economie mondiale
- Droits et statuts liés à la mobilité

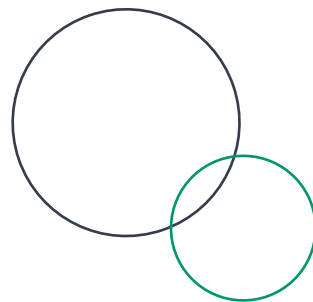


La gouvernance a été traitée comme une métavariable.

Pour chacune de ces variables, la démarche suivie a été similaire. Les membres de la section ont travaillé par groupes en identifiant la variable en la définissant, en déterminant des indicateurs qualitatifs et quantitatifs de son évolution, en regardant comment celle-ci a évolué rétrospectivement sur les 30 dernières années et à partir de là en traçant des hypothèses d'évolution à l'horizon 2050.

Les hypothèses ont été ensuite associées les unes aux autres à l'intérieur des blocs de variable pour constituer des micro-scénarios qui associés entre eux ont donné les scénarios présentés ci-après.

Il est bien évident que les possibilités d'association sont multiples, les scénarios présentés ici sont ceux qui ont été retenus par les membres de la section. Leur choix résulte de deux critères : des scénarios suffisamment exclusifs entre eux et des caractéristiques marquées permettant de mettre en avant de grandes options propices au débat que la prospective doit permettre.





Historiette

Préambule

Cette historiette met en scène deux personnages de notre temps. Ils font partie de ces deux tiers des français qui se sentent à l'écart. Ils sont pléthores et leurs revendications sont inaudibles, ils ne le savent que trop mais font avec. Fatigués des promesses non tenues, ils ne croient plus en rien et le pragmatisme a pris le pas sur tout le reste. Obligés de s'en sortir tout seul, ils ne sentent attachés ni à l'espace familial, ni à celui d'un territoire et encore moins à celui d'un collectif qu'il soit entreprise, association, ou d'ordre social.

Eve est une femme que nous pouvons qualifier de « sage », même si en un temps pas si lointain on l'aurait traitée de marginale. Malgré son maigre bagage intellectuel lié à une formation sommaire, elle vit son quotidien comme, une passerelle entre hier et demain. Elle a quarante ans, un bien bel âge qu'elle porte avec entrain. Elle a eu trois enfants de trois pères différents. Elle en a gardé un avec elle, tandis que les deux autres vivent avec leurs pères respectifs. Elle garde le lien, car c'est essentiel pour elle. La proximité n'ayant plus de sens, » la Visio » a remplacé les étreintes.

Louis a une ligne de conduite dans la vie : faire ce qu'il veut. Il se qualifie de libre, même si on pourrait, au fond, en douter. Il porte un certain dédain envers ceux qui s'accrochent à des « pseudo-valeurs », comme il dit. Ces groupes autarciques qui se déclarent en marge, qui se prétendent incarner les garants d'une intégrité morale et surtout des équilibres écologiques et sociaux, sont pour lui une énigme qu'il traduit comme étant de la foutaise. Il n'aime pas lire, il n'a pas été habitué à cela, son éducation sommaire lui a seulement appris à - déchiffrer et à compter. Parce que pour compter ça il sait compter ... mais à sa manière, comme tout le reste. Il a eu plusieurs femmes avec lesquelles il



Les scénarios de territoire à l'horizon 2050

Cette partie est consacrée à la présentation des quatre scénarios de territoire retenus par la section. Chacun des scénarios est précédé d'une historiette mettant en scène des personnages qui l'incarnent. Toute ressemblance avec ...

a vécu, la longévité du couple n'est pas un caractère audible dans notre société. Il a eu 4 enfants et l'un d'entre eux vit avec lui et sa nouvelle femme (de quelques semaines), Eve. La famille pour lui, ce n'est pas rester seul face à soi-même. Le travail, un moyen de subsistance, nul épanouissement en cela. Son job est de faire ce que les robots ne peuvent faire et du boulot, ça il le sait, il en trouvera toujours.

Voici leur histoire...

Depuis 14 mois déjà, Louis a rejoint la Métropole de Lyon dans le quartier de Villefranche. Ce n'était pas à l'époque de son déménagement un vrai choix ; il aurait sans doute aimé poursuivre l'activité familiale de menuiserie située à La Sauve sur Semene mais la nécessité financière avec les aléas sur ce secteur d'activité depuis la sombre période des années 2020, et son goût à aller de l'avant l'ont conduit à réviser ses valeurs et de fait, l'organisation de la vie de la famille. Rien ne l'a empêché de tracer cette nouvelle route, pas même Eve, son épouse, ni leurs deux enfants respectifs. Ils avaient donc laissé derrière eux, de manière encore plus isolée et en Haute Loire, leur famille respective et se sont installés dans leur Mobil home de chez « On the road again ».

Pour Louis, l'équation est simple. Le principal, c'est d'être mobile « quel qu'en soit le prix », Il sait très bien que la ville de Lyon qui s'est depuis son enfance élargie, peut lui offrir toutes les opportunités de travail nécessaires pour vivre. Et si pour une raison ou une autre, il doit changer de boulot : il n'aura pas de mal à en trouver. La ville est coupée en deux : « les intellos » qui ont fait des études et les « sans formation » catégorie à laquelle il appartient : (hommes et femmes à tout faire). C'est finalement une mobilité de lieu, et pour lui, « de l'être ». Aux premiers les assurances et les garanties en tous genres, aux autres, « le tant que l'on peut faire », « au jour le jour »

Cette vie n'est pas l'Eldorado escompté : d'abord, socialement pas facile de se faire des amis en bougeant et en changeant d'emploi si souvent. Dans ce quartier de Villefranche, venus d'ailleurs, ils ont le sentiment d'être épiés : Ève et Lui, sont vus comme « ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir le centre-ville », « ces étrangers qui viennent s'installer dans une bourgade où autrefois il faisait bon vivre sans eux »

Ensuite, les frais de scolarité liés à l'éducation des deux enfants rendent les fins de mois toujours difficiles même si pour des raisons évidentes d'économie familiale, la famille s'est résolue à faire les courses en privilégiant les circuits courts.

« « Ève y met du sien pour l'intégration familiale » ! En échange des fruits et des légumes locaux, elle a entrepris de donner des cours de diction ; elle espère ainsi s'intégrer dans les réseaux associatifs. A contrario de Louis, elle cherche s'ancrer dans le quartier et construire sa nouvelle famille.

Pour pouvoir profiter de la vie culturelle, ils pourraient facilement rejoindre le centre de la métropole facilement accessible en voiture ou par les transports publics si le coût des spectacles n'était pas prohibitif. Quant aux vacances, ils ont renoncé aux Week end au ski de leur parents, mais pour rien au monde et en dépit des discours écologiques, ils se seraient privés de leur voyage organisé annuel « all inclusive au club » qu'ils payent à tempérament semaine après semaine

En réalité, la situation d'Eve et de Louis n'est pas idyllique : entre un Louis, pour qui tout est mouvement et une Ève, pour qui tout doit être stable, ancré dans un lieu, le couple connaît bien des tiraillements :

Et il n'est pas du tout impossible que la mobilité s'installe aussi dans le couple.

Car « la mobilité à tout prix » ...Elle a tout pris, et pas forcément tout compris

Louis devait un jour tomber sur extrait de Montesquieu sur un réseau social éphémère :

« Tu ne le croirais pas peut-être, depuis un mois que je suis ici, je n'y ai encore vu marcher personne. Il n'y a pas de gens au monde qui tirent mieux partie de leur machine que les Français ; ils courent, ils volent : les voitures lentes d'Asie, le pas réglé de nos chameaux, les feraient tomber en syncope. Pour moi, qui ne suis point fait à ce train, et qui vais souvent à pied sans changer d'allure, j'enrage quelquefois comme un chrétien : car encore passe qu'on m'éclabousse depuis les pieds jusqu'à la tête ; mais je ne puis pardonner les coups de coude que je reçois régulièrement et périodiquement. Un homme qui vient après moi et qui me passe me fait faire un demi-tour ; et un autre qui me croise de l'autre côté me remet soudain où le premier m'avait pris ; et je n'ai pas fait cent pas, que je suis plus brisé que si j'avais fait dix lieues. »

Louis bougera-t-il ?

Scénario

Contrairement aux prévisions des cassandres des années 2020 - 2030, les yeux rivés sur la pandémie et ces multiples vagues, l'économie à partir des années 30 est repartie de l'avant du moins en termes de PIB, même si ce retour de la croissance a chamboulé tous les credo de l'économie du 20 -ème siècle.

Depuis les années 2020, la population régionale a augmenté régulièrement et fortement. On compte plus de neuf millions et demi d'habitants en 2050. Cette croissance qui tranche avec le reste de la France est le résultat de flux migratoires importants qui contrastent avec la croissance naturelle modérée.

Cette croissance s'est faite essentiellement au profit quasi exclusif des métropoles même si certains décideurs se sont efforcés d'orienter les flux migratoires vers des zones moins peuplées. Cette position à contre-courant qui a commencé à recueillir quelques échos au début des années 40 n'est pas arrivée à se mettre en œuvre massivement, la dynamique de l'emploi restant concentrée dans les zones urbaines.

72% de la population d'Auvergne Rhône-Alpes vit en 2050 dans les quatre grandes métropoles que sont Lyon, Grenoble, Clermont Ferrand et Genève. Ces métropoles à l'instar des grandes métropoles de l'économie mondiale ont « grappillé » année après année toutes les forces vives de la région.

La métropole de Lyon compte à elle seule près de 4 millions de personnes et s'étend du nord au sud de Belleville à Valence.

Pour la majorité des citoyens, le « ne touche pas à ma mobilité » forme particulière de la doxa dominante du « chacun pour soi » est devenu la règle et toute forme d'entrave à la mobilité est refusée. Les rares restrictions mises en œuvre sur certains segments ne sont possibles qu'avec la mise en place de solutions alternatives.

Le choix de la mobilité à tout prix, personnalisée et connectée est le moteur de la croissance mondiale comme l'a été le chemin de fer au début du 19^e siècle, ou l'électricité. La révolution du numérique perçue avec scepticisme au début du millénaire, s'est déployée dans les années 30 et est devenue réalité dans les années 50 bouleversant la production des biens comme celle des services, les genres de vie comme les modes de vie.

La préférence des populations pour l'usage plutôt que pour la propriété est devenue la règle sur laquelle ont fleuri des milliers d'innovations. C'est ainsi que cohabitent dans l'espace et dans le temps pour ceux qui en ont le moyens, vélos et trottinettes électriques à louer de porte à porte, des tricycles autonomes à propulsion électrique viennent compléter la gamme.

Des voitures électriques qui restent toujours le moyen de transport préféré de chacun, voitures électriques connectées et autonomes avec ou sans chauffeur ont envahi les métropoles de la planète : on en dénombre malgré leur coût élevé plus de 150 millions de par le monde. Ces voitures bardées de capteurs et informatisées permettent dans des trajets quotidiens de 120 à 300 minutes de travailler, jouer, surfer, regarder un film.

Des taxis et des navettes automatiques remplaçant les bus permettent de répondre aux demandes de porte à porte des voyageurs en fonction de l'état de la circulation. Avant de monter dans le véhicule, chacun sait combien de temps il lui faudra pour effectuer son parcours et quel en sera le coût : service à la carte, prix à la carte. Certains de ces taxis, sont modulables. Ils peuvent s'imbriquer les uns dans les autres pour développer leur capacité. Enfin des voitures volantes ou plutôt des avions permettant de se transformer en voiture en moins de 3 mn empruntent des autoroutes du ciel où elles côtoient les taxis drones du ciel.

Tout ceci se traduit par un réseau dense de transports en centre-ville et des liaisons plus rapides entre métropoles qui ont su s'adapter aux besoins et à la demande des usagers. Cela contraste avec le reste du pays où chacun doit faire preuve d'ingéniosité au quotidien.

L'accès à la mobilité est devenu au fil du temps un indicateur de position sur l'échelle sociale faisant de celle-ci un nouveau marqueur tant son coût est devenu discriminant. La prise en compte des impacts environnementaux a également eu de forts effets sur les coûts de la mobilité : on considère en 2050 que le coût de la mobilité première dépense des ménages représente en moyenne 20% de leurs budgets.

Seules les catégories les plus favorisées peuvent en assumer les coûts de plus en plus croissants. Les plus fortunés se déplacent davantage que les autres aussi bien pour leurs déplacements personnels que professionnels. Les plus riches dans les grandes agglomérations profitent de la diversité des offres de mobilité, qui peuvent se faire avec des moyens de déplacement que l'on peut commander à la minute. Des plateformes très chères en dehors des métropoles offrent des solutions pour optimiser les déplacements seulement à ceux qui en ont les moyens.

Ces inégalités font que la polarisation sociale s'accompagne d'une polarisation spatiale. Au centre des métropoles, les emplois qualifiés, les activités culturelles, les commerces de luxe ; aux couronnes périphériques les activités de production, de logistique et les zones commerciales de moins en moins nombreuses. Sous l'effet de la nécessité, une économie de proximité s'est développée dans ces zones, favorisant les productions locales et diminuant la part de produits mondialisés dans la consommation. Les inégalités freinent la mixité sociale, les personnes ont tendance à rester dans leur quartier, leur ville d'origine. Certaines zones concentrent des « poches de pauvreté » dont les populations ont d'énormes difficultés à s'extraire.

Toutefois au cours des années, même si sous l'effet d'une demande sociale forte, les mobilités du quotidien sont facilitées, les trajets logement-travail se sont allongés et de façon très inégale selon les catégories de la population. Sous la pression du foncier, l'étalement urbain s'est poursuivi créant des difficultés environnementales majeures du fait d'une diversification des moyens de transport mal ou non coordonnés. Par ailleurs, certains territoires restent toujours isolés.

Dans les couronnes périphériques, les réseaux de mobilité organisés en « étoile » depuis le centre, se sont progressivement étendus avec des lignes « circulaires » reliant des « lieux de vie » (domicile-travail-loisir-consommation) toujours plus dispersés.

A l'opposé, le réseau de « périphériques » et de « pénétrantes » nuit fortement au report sur les transports collectifs, du fait du doublonage que constituent les solutions individuelles, lorsqu'elles sont « zéro émission », et pour lesquelles des infrastructures sont mises en place (stations de recharge rapide, voies d'accès et parkings souterrains...).

L'importance de la mobilité dans les préoccupations des citoyens en fait l'enjeu politique majeur des différentes échéances électorales locales qui a conduit depuis 2020 au gré des alternances politiques et selon les territoires à deux types de politiques.

La première largement majoritaire laisse à l'instar de ce qui s'est mis en place dans de grandes métropoles européennes, l'organisation de la mobilité à des services privés intégrant l'ensemble des modes possibles pour un coût de revient modéré pour le citoyen grâce à la

mobilisation d'aides publiques pour accéder à une offre multimodale. La concentration des rares ressources publiques sur la mobilité fait défaut pour des objectifs jugés moins prioritaires (amélioration de l'habitat, formation, innovation, culture).

La seconde minoritaire considère la mobilité comme un bien public, celle-ci est organisée en grande partie par les services publics ou par des collectifs de citoyens. La gratuité parfois mise en œuvre sur certaines zones, se heurte toutefois aux fortes contraintes des budgets publics et n'est imaginable durablement que sur des territoires très prospères.

En effet, cette demande de mobilité portée par un individualisme exacerbé a emporté le centralisme politique passé. La subsidiarité mise en place dessine une autre géographie du pouvoir. L'Etat concentré désormais sur les fonctions régaliennes laisse chaque région s'organiser. Devant les carences de la puissance publique à l'exception de territoires particulièrement riches, le marché a repris ses droits. La majorité des infrastructures et des services a été privatisée.

En matière d'organisation administrative, on ne constate pas plus de priorités partagées qu'aujourd'hui et pas davantage de régulation administrative. Chacun des niveaux de décisions poursuit son projet mais sans quasiment aucune prescriptivité, excepté pour quelques zones sensibles notamment en montagne.

En ce qui concerne la demande d'énergie, elle continue à progresser, entraînant une inflation continue et générale des coûts et son corollaire, l'augmentation des inégalités dans les accès à l'énergie. Le parc des véhicules électriques ne cesse d'augmenter du fait du

remplacement des moteurs thermiques. Cette substitution rêvée dans les années 20 montre ses limites en terme en particulier de recyclage des batteries et de son impact négatif sur le bilan environnemental global.

Du fait du nombre de véhicules, la vie des piétons demande dans les grandes métropoles une attention de tous les instants s'apparentant sous de nombreux aspects, aux jeux vidéo des années 2000 où la survie était liée à l'adresse et à la rapidité de décision...

Les difficultés de mobilité induites par des voies de communication domiciliaire travail saturées et des temps de trajet aléatoires ont année après année malgré la robotisation généralisée, rendu moins efficace le système de Juste à temps qui régnait dans les années 2020. La préférence pour le télétravail liée aux difficultés de mobilité a diminué l'attrait pour le monde de la production que n'a pas compensé le recours à l'immigration, cela s'est traduit par une baisse de l'activité industrielle au profit du développement du tertiaire. L'intelligence artificielle qui s'est beaucoup développée a créé des problèmes éthiques et des situations extrêmes qu'il faut corriger après-coup.

Dans ce cadre, les structures syndicales qui ont du mal à se maintenir du fait de leur affaiblissement lié à l'individualisation, interviennent en pompier sur les conflits pour éviter les débordements.

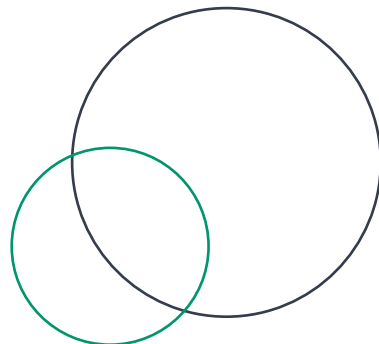
Pour les marchandises, les pôles logistiques continuent de se concentrer en périphérie des lieux de consommation, la distribution s'effectuant ensuite par une flotte de petits utilitaires qui provoque de nombreux embouteillages aux heures considérées autrefois comme creuses.

En matière de tourisme, on assiste au même phénomène de discrimination notamment l'hiver entre les services haut de gamme des stations de haute montagne pour les populations étrangères à fort pouvoir d'achat et la majorité des touristes régionaux se tournant vers un tourisme sur des destinations low-cost (Afrique, Asie...).

La mobilité sociale qui n'est plus un enjeu partagé reste réduite. La mobilité est devenue la règle dans tous les domaines, dans le travail où chacun « switch » d'une entreprise à l'autre, dans les relations amoureuses ou la mobilité faisant également rage est source de nouvelles précarités et cause de liens familiaux de plus en plus distendus.

La concentration du travail dans les métropoles a créé une nouvelle ségrégation, désormais le migrant n'est plus celui qui vient d'un pays lointain mais celui qui vient d'ailleurs d'un autre village, d'un autre département. A l'inverse ceux que la métropole a rejetés s'installent dans les villages où ils sont considérés comme des losers.

De nouvelles priorités comme l'engagement personnel ou les loisirs ont pris le pas. Les liens sont de plus en plus distendus entre formation, éducation et mobilité sociale.



Scénario 2 : la mobilité encadrée

Historiette

Réveillé en sursaut, Gabriel ne comprit pas immédiatement ce qui se passait.

Louise dormait paisiblement à ses côtés. La maison, nichée dans un coin de verdure à quelques kilomètres de Roanne, était silencieuse.

Quelle heure était-il ?

Se tournant vers le réveil digital connecté, Gabriel comprit... Plus de courant. Il avait été réveillé par l'interruption du ronron régulier des appareils ménagers.

Se pourrait-il que ?

Il se leva d'un bond et vérifia rapidement que la panne ne venait pas de sa propre maison. Mais surtout, il constata avec dépit que sa connexion en « rayons T »⁵ avait disparue...

Une catastrophe.

Depuis que les infrastructures de transport avaient été quasiment gelées, par manque d'argent pour investir, le numérique avait beaucoup contribué à l'innovation pour se déplacer et « vivre » malgré tout, surtout lorsqu'on n'habitait ni en ville ni à la campagne, mais dans un « pas japonais », cet entre-deux ni urbain ni campagnard.

Et c'était son cas... il avait choisi de vivre dans un environnement paisible et verdoyant, mais loin des transports de Roanne, ville moyenne de 35000 habitants où il travaillait.

Enfin, il y travaillait 2 jours par semaine, en s'y rendant en taxi-drone, comme tout le monde dans son voisinage. Pas cher, rapide, il venait

devant chez lui en général 5 à 10 mn après sa commande sur l'application dédiée. 5 mn plus tard, il était au travail.

Le reste du temps : télétravail.

Mais aujourd'hui : pas de rayons T, pas de commande de taxi-drone, et pas non plus de télétravail.

Il devrait se résoudre à prendre sa voiture électrique. Et donc à payer une taxe transport, en prélevant sur son capital mensuel de mobilité. Il avait consulté hier soir son compte CAMOB, et il ne lui restait que 3 euros sur les 100 attribués mensuellement par le COSCINAM⁶. Il faudrait donc qu'il rachète un peu de droits à Louise, si elle le voulait bien...

Ah, la priorité à l'environnement, il était bien d'accord ; il y avait même, depuis quelques années, une réelle acceptation par la population. Mais il fallait en accepter les contraintes, en particulier dans les droits à mobilité, certainement plus réduits que du temps de ses grands-parents.

Il se souvenait avoir vu son permis de construire refusé lorsqu'il avait voulu faire construire sa maison en périphérie de Roanne, au double motif qu'il n'y avait pas de ligne de transport collectif proche de son domicile et que la règle du ZAN (zéro artificialisation nette) ne permettait plus de bétonner sa parcelle... Il avait donc « migré » vers un pas japonais, sans regret finalement.

Juste que... tout ça allait bien à condition d'avoir un rayon T ! Sans lui, il se sentait sur une île déserte, ne pouvant même plus s'approvisionner en circuit court comme tout le monde, ne pouvant même plus bénéficier de la « ville du quart d'heure » qu'était devenue Roanne et ses multiples faubourgs, avec autant de mini centres

ville et pratiquement tous les services à portée de main. Ici, en temps normal, il était connecté à tout ça... Quand il était en forme, le mini centre-ville le plus proche était à 15 mn en vélo sans entamer son CAMOB (Capital Mobilité Mensuel).

Une panne de rayon T, ça n'arrive jamais !

Et pourtant si... pourvu que tout rentre dans l'ordre avant le lever du soleil !

Scénario

La conjonction de divers événements d'origines différentes : climatique, sociale, sanitaire, financière ont conduit au retour d'une planification stricte de l'aménagement du territoire, utilisant les infrastructures existantes afin ne pas dilapider de nouvelles ressources par la création d'infrastructures nouvelles.

L'encadrement de la mobilité est devenu une ardente nécessité, suite à la réaction des villes moyennes face à la concurrence à laquelle se sont livrées les 4 grandes métropoles de la région pour capter à leur profit l'activité de tout le territoire. En effet par des politiques agressives, les villes moyennes sont devenues de baby métropoles adoptant une attitude et un comportement similaires, à savoir une densification de leur espace périphérique afin d'organiser au plus près tout un ensemble de services et réduire les temps de déplacement.

La région Auvergne-Rhône-Alpes, fortement caractérisée par l'importance des métropoles et des villes moyennes, est devenue au fil

⁵ Les rayons T, ou ondes térahertz, ont une fréquence située entre les micro-ondes et les infrarouges (entre 100 GHz et 30 THz). Sorties des laboratoires dans les années 30, elles ont inondé notre quotidien. Grâce à elles, la fraîcheur d'un poisson, le degré de maturité d'un fruit sont instantanément visualisés ; les gaz polluants de nos villes sont immédiatement caractérisés ; et surtout, la révolution des transmissions de données sans fil s'est poursuivie : avec les rayons T, les débits atteignent 100 Gbit/s vers les portables, contre 10 avec la fibre optique du début du siècle. Là où il fallait 7 mn pour télécharger un film de 2 heures en 2020, il ne faut plus que... 3 secondes...

⁶ Le COSCINAM, Comité Scientifique National de la Mobilité, attribue mensuellement à chaque citoyen un « capital mobilité », permettant à chacun de circuler pour plus ou moins de taxe prélevée sur ce capital, suivant le mode de locomotion utilisé. Seule la marche à pied et le vélo sont gratuits.

des années semblable à un espace constitué de pas japonais comprenant les villes moyennes et métropoles, et des espaces interstitiels relativement « vides ».

L'organisation de la production au plan régional se caractérise par une diminution de la mondialisation, le développement de l'économie circulaire et la préférence au circuit court

Les espaces ruraux sont essentiellement consacrés aux activités agricoles et touristiques. Ils entretiennent une relation ambivalente avec les villes moyennes et variable selon les territoires.

Dans un contexte démographique de développement des territoires hors métropole, et de réduction des surfaces occupées (notionnel, autorisation préalable, clause de grand-père, critères d'occupation...) les villes moyennes connaissent les mêmes difficultés que connaissent les métropoles en termes de circulation malgré l'instauration de nouvelles formes d'organisation du travail susceptibles d'étaler dans la journée les déplacements liés au travail et aux autres activités.

L'accompagnement de cette mobilité reste à l'échelle du territoire, c'est à cette échelle que les acteurs : entreprises, salariés, associations sont responsables du projet d'ensemble. Dans ce cadre, l'intelligence artificielle est au service de l'humain et du citoyen, elle s'est particulièrement développée avec les différentes générations de réseaux 5G, 6G, 7G etc...

La priorité donnée aux enjeux environnementaux et son acceptation sociale ont conduit les collectivités acteurs à mettre en œuvre une planification de la mobilité. Un capital mobilité est affecté à chacun en fonction des ressources énergétiques consacrés à la

mobilité dans les différents budgets (Les ressources sont divisées équitablement et réparties entre les habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes). Les droits peuvent s'échanger entre individus, de même les modes collectifs ou partagés (covoiturage...) sont nettement moins consommateurs de droits.

Seuls échappent à cette péréquation liée à la mobilité, les modes de déplacement s'appuyant sur l'énergie humaine (marche à pied, vélo.). Cette exception constitue un mécanisme incitatif important dont les conséquences ont été une modification des comportements et des innovations. Ainsi dans la conception et l'usage des vélos, les designers et les ingénieurs ont joué leur rôle : vélos électriques pour une ou plusieurs personnes, carrossés avec de nouveaux matériaux ultra légers permettant par tous les temps des déplacements à 30 et 40 km à l'heure. La technologie permet également d'organiser les flux en cas de trafic important, et d'optimiser la gestion partagée de la voirie entre les différents modes de transport.

L'Etat après avoir laissé entrevoir la possibilité d'une décentralisation plus forte a dû très vite réagir aux contraintes budgétaires imposées par l'Europe et les marchés d'une part et d'autre part au refus important des ménages et des entreprises de subir une variation à la hausse de la pression fiscale.

Au motif de rendre l'action publique plus efficace, réduire les dépenses des administrations publiques, l'Etat a souhaité reprendre pleinement le contrôle de l'action publique. La recentralisation s'est peu à peu imposée, le champ de la mobilité n'y faisant pas exception. Cette recentralisation est basée sur une gouvernance reposant sur les avis des experts et des choix rationalisés à l'échelon le plus élevé. Un comité scientifique de la

mobilité pour répondre aux contraintes environnementales s'est mis en place, tout puissant pour édicter des principes universels de mise en œuvre de la mobilité. En réaction, sont apparues des contestations sous la forme de jacqueries, vite étouffées par des baisses de taxes ou d'impôts circonstanciés aux récriminations.

Dans une seconde phase, l'Etat a associé des élus des territoires et des citoyens pour corriger une dérive qualifiée de technocratique. Mais cette correction ne s'est faite qu'à la marge. Selon les périodes et alternances politiques, les priorités dégagées ont été plus ou moins raccord selon les périodes avec celles de l'Union européenne.

L'organisation administrative s'appuie tour à tour sur la coercition et l'encouragement à des comportements vertueux. Suivant une orientation centralisée, la plupart des collectivités et ce quel que soit l'échelon, a pris des mesures coercitives et incitatives pour éviter l'étalement urbain et densifié. Cela se traduit par de nouvelles contraintes d'urbanisme : pas de permis de construire si pas de ligne de transport, la ZAN : zéro artificialisation nette des sols est mise en œuvre. L'Etat réglemente, la Région est en charge de l'application en dehors des métropoles. Les niveaux régionaux et métropolitains se sont accordés pour accompagner les collectivités plus petites et plus éloignées financièrement mais également par un accompagnement technique si nécessaire là où la subsidiarité ne peut être mise en place.

La mobilité est garantie sous certaines conditions, la fluidité des trafics est recherchée. Le développement rapide des modes alternatifs à l'automobile a été fortement encouragé. En centre-ville, un réseau dense de transports collectifs facilitant les mobilités du

quotidien y est déployé (disponibilité, coûts, rapidité, confort). Dans les couronnes périphériques, des moyens innovants permettent un renforcement global de l'offre de transport au quotidien. Les mesures de restriction de la circulation sont d'autant plus strictes que l'on s'approche des centres.

Des actions spécifiques sont menées en faveur des quartiers déclassés autour de la gratuité des transport domicile/travail et pour des publics ciblés (jeunes de moins de 25 ans, personne en reconversion professionnelle...) pour les mobilités du quotidien mais celles-ci restent limitées par la faiblesse des ressources budgétaires et la volonté de ne pas investir dans de nouvelles infrastructures. Seules quelques initiatives privées intégrées dans les plans de mobilité sont autorisées.

Le transport individuel est limité en dehors des modes doux et collectifs. Tout déplacement est taxé, impôt qui est perçu à travers l'éco-taxe qui finance les investissements des infrastructures de transports collectifs. La réduction des déplacements est intégrée systématiquement dans toutes les politiques publiques par le déploiement et l'usage des nouvelles technologies : télétravail, enseignement à distance, santé etc...

A la mobilité géographique est préférée la mobilité sociale qui est organisée sur les territoires. La valorisation et la reconnaissance sociale sont essentiellement portées par la motivation et le sens et non par le revenu. L'activité n'est plus comprise comme la seule activité marchande. C'est ainsi que l'on voit éclore dans les villes des formes urbaines communautaires sur la base des communs datant du moyen âge et intégrant de quoi alimenter en base les habitants (jardins partagés). Ces communs du XXIème siècle qui prennent des formes

différenciées selon les territoires permettent de mieux prendre en compte l'exclusion dans les politiques publiques.

Dans ce scénario, la déconnexion entre revenus et mobilité est forte, les plus favorisés se sont organisés pour bouger le moins possible et le moins loin possible, la sobriété dans les déplacements correspond à une acceptation sociale de la planification. Cela se traduit par l'usage de services à distance et du télétravail.

Les plus favorisés choisissent de rester dans un cadre de vie agréable et d'en bouger très peu, les vacances se font de préférence sur des lieux assez proches. Pour tous les actes de la vie quotidienne, la proximité est la règle. Les espaces de consommation en périphérie sont délaissés par cette partie de la population. Le recours moindre à la monétarisation concerne un certain nombre d'actes facilitant cette évolution.

Les autres parties de la population peuvent avoir une pratique de la mobilité plus forte selon les plans délibérés : soit pour leur permettre de sortir de leur cadre de vie et de bénéficier de respirations soit pour travailler dans des sites de production plus éloignés de leur lieu de vie.

La mobilité des marchandises obéit à une logistique planifiée qui répond à un cahier des charges fixé selon des règles assez rigides dans lesquelles producteurs et consommateurs doivent s'inscrire.

Scénario 3 : Haro sur la mobilité

Historiette

Le Noyer, charmant hameau de la commune de Bohas, à 4 kilomètres de Ceyzériat et à 15 kilomètres de Bourg en Bresse sur la route de Nantua.

C'est là que Kévin, 70 ans révolus, « jeune » retraité de SEB et du CESER Auvergne Rhône-Alpes, et Olivia, sa compagne, ont élu domicile en cette année 2050.

Résidents de la commune d'Ecully, ils ont finalement, comme beaucoup d'habitants de la Métropole de Lyon, jeté l'éponge.

Pas pour des raisons économiques. Certes, face à la décroissance programmée de la Métropole comme Joséphine leur fille et de nombreux enfants d'amis sont partis chercher de l'emploi à Paris ou à l'étranger mais aussi, de plus en plus, dans les villes moyennes de la région ; mais, eux, ils sont maintenant retraités.

Pas pour des raisons de loisirs. La culture et le sport connaissent encore un droit de cité malgré le boycott prononcé par le Tour de France suite à l'interdiction faite pendant 2 mandats du Maire de Lyon de 2020 à 2032 et le moindre soutien à l'Opéra de Lyon ainsi qu'à tous les sports spectacles parfois trop machistes et porteurs de pollution.

Peut-être pour des raisons de mobilité physique. L'accès en voiture à Lyon se faisant, après l'abandon de l'Anneau des Sciences et les tergiversations sur la 2^e rocade Est, de plus en plus difficile sans parler du stationnement, rare et cher. Il faut aussi dire que la vague verte ayant conquis les métropoles en 2020 s'est étendue ailleurs aux élections régionales d'abord en 2021 puis à la présidentielle de 2022. Après 2 mandats les électeurs les ont renvoyés chez eux en 2032. Sans pour autant revenir aux schémas anciens ayant conduit à ce profond changement du début des

années 20.

Mais surtout, du fait de ce climat de contrôle permanent qui leur fait ressentir que les « vieux » ne sont plus très désirés dans la métropole. Avec plus de 40% de plus de 65 ans dans la Région dont une toujours forte part de « dépendants », on ne se sent pas bienvenus dans les foyers d'activité. Les contrôles de déplacements de plus en plus fréquents et tatillons (celui de l'après COVID 48 par exemple), l'interdiction d'avoir un chien de plus de 15 kgs (eux préfèrent les boxers mais 40 kgs c'est trop), la limitation de l'allocation kilomètres, ...

Alors, ils se sont « réfugiés » au Noyer avec des idées de « temps retrouvé et libéré » et avec Diego leur Boxer de 40 kgs.

Ils se posent, en ce mois de Juin 2050, la question de leur emploi du temps pour l'été et surtout de leurs plans de déplacement. Il faut dire qu'ils sont contingentés en termes de déplacements. Comme tout le monde, mais moins « à la campagne ». A Lyon, le couple disposait de 15 000 « points déplacements », au Noyer l'allocation est portée à 20 000.

D'abord, la visite de Joséphine qui amènera leurs petits-enfants Jacqueline et Jean-Pierre pour quelques semaines de vacances au vert. Pas besoin d'aller les chercher à la gare de Bourg en Bresse où ils prendront le taxi collectif à hydrogène. D'ailleurs, à ce sujet, ce sera mieux qu'à Lyon où les litiges avec les taxis collectifs fleurissent au gré des retards des trains provoqués par le refus du doublement de la ligne TGV (POCL) et surtout du nœud ferroviaire lyonnais. En revanche, leurs déplacements (Paris/Bourg et Bourg/Le Noyer et retour) seront pris sur leur contingent de déplacement puisqu'ils se sont placés en « puissance invitante ». Autant « taper » sur leur contingent que sur celui de Joséphine beaucoup plus encadrée puisqu'elle habite à Paris.

Ensuite leur consommation personnelle de transport.

Pour l'alimentaire, ils font le gros de

leurs courses auprès de la navette bi hebdomadaire mise en place par Steve et Perrine, gérants de la franchise de Comptoir de Campagne (entité créée en 2016 qui vient d'ouvrir son 5 000^e magasin à Montchavin La Plagne et fait désormais partie du SBF 120 à la Bourse de Paris) à Bohas. La livraison collective par navette à hydrogène leur coûte peu de points déplacements (0,1 par kms alors qu'une livraison individuelle par Amazon coûte 1 point par kms depuis l'entrepôt d'Orléans). Ajouté à cela le troc qu'ils font avec leurs voisins : Alain qui leur fournit ses salades ou Christine qui apporte des confitures et qui les « débarrassent » d'une partie de leur abondante production de pommes, prunes et autres mirabelles. Sans compter les noix et les noisettes et bien sûr les fraises du jardin. On ne peut pas tout faire en confitures même si les petits enfants en sont friands et même si cela procure des points déplacement quand on en donne aux associations caritatives.

Pour les grosses courses, Kévin qui a pu faire l'acquisition d'un véhicule hybride solaire rechargeable (véhicule électrique avec ses batteries traditionnelles mais muni sur le toit et le capot de panneaux solaires) bénéficie d'un tarif réduit en points. Il bénéficie d'ailleurs du tarif hyper réduit lié à son activité associative. Depuis 2025, année de la fermeture de l'usine Volvo Trucks de Bourg en Bresse (plus besoin de transport, les suédois sont partis faire leurs camions ailleurs) l'immense usine a été reconvertie en un Pôle artisanal où les artisans qui le souhaitent peuvent trouver le soutien logistique qui leur faisait tant défaut dans les années 2020. Les entrepreneurs nouveaux, les vrais (pas les spécialistes du power point qu'étaient les startups des années 20 comme les qualifiés certains) trouvent aussi du soutien dans les immenses ateliers vecteurs d'une relocalisation de pas mal d'activité industrielles.

Kévin s'est engagé dans l'association de soutien à ce pôle. Conservant une activité réduite, il met à disposition de la collectivité son savoir-faire en

matière de gestion des entreprises. Une activité parfaitement représentative de « l'économie circulaire des cerveaux » qui est soutenue par les pouvoirs publics. Kevin y gagne ayant ainsi une sur allocation de points déplacements; l'allocation annuelle du couple est ainsi passée de 20 000 points à 24 000 du fait, en plus, de l'excellent résultat du questionnaire de satisfaction de Kevin. S'y ajoutent les 1000 points gagnés par Olivia par son activité de céramiques données à des associations caritatives et les dons de confitures.

Pour les spectacles, Olivia apprécie l'Opéra et quelques spectacles de théâtre à Lyon; d'où des kms voiture et du métro lyonnais depuis le parking collectif de Miribel. Mais aussi, heureuse initiative datant de la fin des années 2010, des spectacles sont organisés régulièrement dans les nombreuses salles polyvalentes construites dans les années '10 par les diverses intercommunalités soucieuses de prestige... Au moins cela économise des points transports. De même que pour le rugby, le LOU ayant perdu sa place en Top 12 par manque de soutien populaire à Lyon (devenue une ville « bobo » qui ne se mélange pas), aller voir du Top 12 à Bourg en Bresse est bien commode.

Pour se faire soigner, l'essentiel est là avec l'hôpital de Bourg en Bresse mais aussi le Pôle Santé de Ceyzériat. Mais des visites à Lyon restent nécessaires... et coûteuses en points.

Reste maintenant à compter les points pour un voyage lointain (cette année la Chine qui, depuis qu'elle n'est plus l'usine du monde et que sa population baisse fortement, a redonné du lustre à ses sites touristiques) et ceux relatifs aux voyages en train (aller à Paris chez Joséphine, week end chez les amis)

Pour Kevin et Olivia, il faut mettre la dernière main à leur tableau estimatif de déplacement. Kevin, célèbre au CESER pour ses tableaux Excel, a fait l'approximation ci-dessous.

Mais il faudra être précis car le calculateur officiel le sera, doté qu'il est de

son intelligence artificielle et alimenté par le fruit des capteurs en tous genres (caméras, satellite, ...).

Aux termes du tableau ci-dessous, on voit que, en récupérant des excédents sagement accumulés depuis 5 ans, ils pourront enfin faire ce voyage en Chine tant désiré; d'autant plus que la détente politique avec la Chine donne droit à un tarif réduit en points kilomètres cette année.

Scénario

COMPTE POINTS DEPLACEMENTS: KEVIN ET OLIVIA					
	Points déplacement selon tarif (en euro)				Total points
	Sur tarif	Normal	Réduit	Super réduit	
	1,5	1	0,5	0,1	
Voiture selon tarif					
Déplacements personnels (kms)			5000		2500
Déplacements pour association (kms)				1000	100
Transport routier public selon tarif					
Taxi collectif (kms)			500		250
Taxi individuel (kms)		500			500
Voyages en train selon tarif					
AR Paris pour garde JP (kms)			2700		1350
Invitation enfants (kms)			1800		900
WE chez amis (kms)		2000			2000
Transport en commun urbains (métro, bus)					
Paris	300				450
Lyon		400			400
Bourg			300		150
Livraisons		1000		500	1050
Voyages en Avion selon tarif					
Voyage Chine			40000		20000
Autres					0
TOTAL					29650
Allocation 2050					25000
reste allocations précédentes					8523

A chaque siècle ses séries. Les trente glorieuses démarrées après la deuxième guerre mondiale se sont terminées dans les années 1970. Elles ont été un moment de changement gigantesque qui a transformé la France toute entière en la faisant passer d'un pays artisanal et agricole en un pays industriel et tertiaire. Les années postérieures au COVID ont été

surnommées les trente piteuses. De COVID en COVID, de sécheresse en sécheresse, d'inondations en inondations, d'innovations en innovations, la France des années 2050 ne ressemble plus en rien à la France du siècle dernier. La voiture, symbole de la liberté qui était au cœur de l'émancipation des citoyens et dont certains pensaient que la possession de plusieurs unités par famille devait être le modèle dominant est devenu un objet de stigmatisation. Roulent en voiture personnelle ceux qui pour des raisons socioéconomiques ont été rejetées des chaînes de production et de services toujours concentrées dans les grandes villes et leur périphérie. Les contraintes environnementales ont accentué le

stigmatisme de ceux qui ne les respectent pas à la lettre. La règle de conduite individuelle est de plus en plus dépendante des réglementations nationales ou locales de plus en plus nombreuses, à tel point que les universités forment plus de juristes que d'ingénieurs.

Les pratiques en termes de mobilité se caractérisent dans les années 50 par l'acceptation sociale de la contrainte visant à la réduire

ou en taxer les formes les moins vertueuses avec le soutien agissant des populations les plus favorisées. Les projets de grandes infrastructures comme le Lyon-Turin ont été abandonnés. Cela conduit chacun à investir individuellement ou collectivement dans des mobilités alternatives (autopartage, voitures autonomes, flottes de voitures, covoiturage...), les innovations techniques étant nécessaires pour accompagner la mobilité.

Dans ce scénario, les plus favorisés font en sorte de bouger le moins possible et le moins loin possible,

Ayant parfaitement intégré la contrainte d'une mobilité réduite, ils consomment des services à distance et de façon générale pratiquent le télétravail. Ils vivent majoritairement dans un cadre de vie agréable dont ils sortent très peu, les vacances se faisant de préférence sur des lieux assez proches. Pour tous les actes de la vie quotidienne, la proximité est la règle. Les espaces de consommation en périphérie sont délaissés par cette partie de la population.

Ce scénario s'accompagne d'une démographie très ralentie, la population régionale atteignant 8,1 millions d'habitants en 2050, sous l'effet d'un solde naturel nul lié à des craintes pour l'avenir et une forte réduction des soldes migratoires externes à environ 10 000 par an. Le ralentissement est plus fort au sein des métropoles, rééquilibrant le territoire entre villes moyennes et le reste du territoire régional. Un aménagement du territoire volontariste se met en place pour développer et conforter en dehors des métropoles des pôles de services : universités, hôpitaux, transports collectifs

Si la polarisation spatiale existe toujours entre métropoles et périphéries, on voit apparaître sous l'impulsion d'activités innovantes des zones d'habitat qui se répartissent entre écoquartiers urbains et habitat dispersé de qualité. Ce

renouveau entraîne des « friches industrielles » et des zones d'habitat « déclassées ». Mais les moyens de transport collectifs restent concentrés dans les métropoles, et cela accentue la perception d'une région à 2 vitesses en matière de mobilité.

L'organisation administrative s'appuie sur une logique coercitive. Il n'y a pas de permis de construire si pas de ligne de transport prévue. La mise en œuvre de la ZAN (zéro artificialisation nette des sols) est effective. L'Etat réglemente, la Région est en charge de la mise en œuvre en dehors des territoires métropolitains. Le transport individuel est limité principalement aux modes doux et à destination de certains publics spécifiques : personnes âgées, personnes en situation de handicap. Le déplacement est taxé, l'impôt est perçu au travers de l'écotaxe qui finance les investissements des infrastructures de transports collectifs. Les normes contestées sur certains territoires, notamment les territoires de montagne, donnent lieu à des mouvements sociaux. En réponse, les normes sont aménagées localement pour apaiser les tensions. La réduction des déplacements est intégrée systématiquement dans toutes les politiques publiques par le déploiement et l'usage des nouvelles technologies : télétravail, enseignement à distance, santé etc...

Le système de production devient un mécanisme contingenté, l'activité est imposée par le collectif. En découle une vie fortement régentée par les autorités, une diminution de liberté parfois appuyée sur le traçage numérique, toutes les décisions administratives relevant d'un pilotage par les normes. C'est le développement d'une robotisation maximale. La peur de catastrophes environnementales, sanitaires est à l'origine du contrôle, le degré de liberté restreint par l'intelligence artificielle. Pour autant il

s'agit de contraintes résultant d'un choix démocratique (qui privilégie l'environnement, ...), accompagné d'un Aggiornamento de l'Energie, qui se veut soutenable sur le plan social et environnemental, celui-ci vise à valoriser la responsabilité en s'appuyant sur la citoyenneté. Les politiques publiques prennent en compte systématiquement la nécessité de réduire la consommation énergétique et la maîtrise de la mobilité. Les énergies renouvelables se développent fortement. L'économie circulaire, l'écologie industrielle se développent, le recyclage de l'énergie, des batteries progresse et les batteries sont fabriquées localement. L'exemplarité des acteurs publics joue un rôle d'entraînement des autres acteurs. Le commerce de proximité s'est développé. L'incitation à vivre « avec les saisons » a dynamisé les circuits courts. La grande distribution symbole pour beaucoup d'une mobilité exacerbée s'est considérablement réduite.

La sobriété s'accompagne également pour certains d'une forme de refus de la monétarisation concernant un certain nombre d'actes. Les associations ont un rôle grandissant renforcé par la loi de 2031, le bénévolat est valorisé à travers des droits appelés « crédit social » pour ceux qui agissent dans l'intérêt général (droit de circulation...). D'autres catégories de la population conservent une pratique de la mobilité plus forte même si les taxes pesant sur les déplacements sont très importantes. Une partie substantielle de leur budget est consacrée à la mobilité que ce soit pour sortir de son cadre de vie : voyages low cost à destination de l'Asie ou de l'Afrique du Nord ou pour travailler dans les espaces de vie des plus riches ou sur des sites de production. C'est un effort en temps et en coût qui est fait par ces populations.

La mobilité sociale est renforcée principalement au sein de la classe moyenne par davantage de mouvements ascendants et

descendants. Contrairement à la période des trente glorieuses ou les gagnants et les perdants appartenaient à la même classe à l'exception des ouvriers parisiens, dans les trente pitieuses les gagnants et les perdants ne sont plus les mêmes socialement. Les gagnants sont les plus instruits qui résident dans les grandes villes en particulier et qui en possèdent les codes sociaux, les perdants sont les descendants de ceux qui avaient été les gagnants dans les années 70 : les salariés sans grande qualification qui ont perdu le pouvoir de négociation que leur conférait les grandes usines dans les grandes villes, les perdants sont aussi les enfants et les petits enfants de migrants, les perdants sont aussi les ouvriers et employés des petites villes qui sont restés sur place. Les perdants sont encore les handicapés qui ne peuvent s'insérer dans un monde hyper normalisé où les rythmes des robots dominent toute la servuction⁷.

Malgré ce constat, la mobilité sociale est toujours un enjeu mais sur d'autres valeurs que celles de la formation académique et de l'exercice professionnel. Elle se fait notamment au travers du sport, du e-sport, de la culture voire de l'économie parallèle (dark web). On observe une défiance manifeste envers les institutions de formation traditionnelles. On se valorise autrement : on privilégie le talent et la mise en valeur d'expériences, celle des influenceurs véhiculés par les médias. Les entrepreneurs sont fortement valorisés, à l'image des successeurs des start-up des années 2020. On assiste à la fin de la quête du diplômant au profit de l'efficacité immédiate.

La fracture technologique, devient culturelle et se creuse entre les catégories sociales. Du côté des marchandises et de leur mobilité, pour beaucoup la recherche du « low cost » reste la règle, face aux

dépenses contraintes. Les avancées résultent surtout de l'optimisation de la logistique et des progrès techniques dans la construction de véhicules adaptés.

La répercussion de la crise économique et sociale qui a suivi la crise sanitaire lié au COVID 19 a mis en évidence la nécessité de repenser l'action publique à partir des territoires. Mais derrière le slogan « les territoires aux commandes » plusieurs visions du qui et du comment dans les territoires se sont opposées et succédées selon les alternances politiques. La première phase qui s'est étalée jusqu'en 2032 s'est traduite par un pouvoir de décisions important au niveau micro local et à l'échelle des communes et des intercommunalités. Elles ont souhaité assurer pleinement leur rôle d'autorité organisatrice des mobilités. Ce sont principalement les élus qui ont géré cette phase avec une faible association de la société civile, ce que la société civile et la presse a qualifié du « temps des notables ». Cette période qui avait occulté les régulations à l'échelle régionale, a été suivie d'une période d'actions très territorialisées de l'Etat et de ses agences régionales de la mobilité pour recréer des synergies à une échelle plus large, l'absence de celles-ci finissant par grever le développement de certaines activités et peser sur l'indépendance et la souveraineté nationale. L'Etat souhaitait également rétablir des principes équitables pour une mobilité minimale sur l'ensemble du territoire et mettre fin à des dérives. Mais cette période a également montré ses limites dans le dialogue entre l'agence et les intercommunalités pour coordonner l'action. La Région avait été peu sollicitée par les territoires pour jouer le rôle d'autorité organisatrice des mobilités excepté là où les territoires ne l'exerçaient pas. Après avoir été un peu dépossédée

de son pouvoir d'action sur le thème, elle a repris la main sur la mobilité dès 2035 proposant une régulation active à l'échelle régionale prenant en compte l'avis des élus, des citoyens et impliquant la société civile organisée. La Région a notamment joué un rôle d'interface, de médiation avec des moyens de transport gérés à l'échelle nationale et européenne (Trains grande vitesse, lignes aériennes...) qui ont donné lieu à des contractualisations multipartites et pluriannuelles sur la mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes.

⁷ La servuction est en méso-économie le processus de mise en œuvre d'un service. Le néologisme a été inventé par Pierre Eiglier et Eric Langeard en 1987 en combinant les termes service et production. La servuction est à la prestation d'un service ce que la production est à la fabrication d'un produit.

Scénario 4 : Les mobilités bricolées

Historiette

11 mai 2050, Roman Yachvili boit son café en regardant par la fenêtre, la petite chapelle romane d'Avaux qui jouxte sa maison située à Romagnieux petite ville de 7000 habitants située à 20 km de la grande métropole lyonnaise de 2 millions d'habitants au dernier recensement.

En soufflant machinalement sur sa tasse pour la refroidir, son cerveau est envahi de souvenirs qui le ramènent aux années 2000 où son père, jeune émigré Georgien, est venu s'installer avec sa jeune femme et lui-même alors âgé de 5 ans dans ce petit village coupé en deux par la rivière de l'Ain qui le traverse et qui comptait un petit millier d'habitants.

Trente ans séparent ces deux dates. Une infra différence en regard du temps long de l'histoire, « un siècle » pour son père, qui ne cesse de se remémorer ces années de grand bouleversement.

Comme il a coutume de le dire dans ses conférences, Igor pense que le 21ème siècle a commencé en 2020 avec le fameux virus qui, se déjouant des algorithmes sanitaires, a pris tout le monde de surprise et plongé le monde entier dans la sidération.

Par-delà les périodes de confinement, de crises écologiques et financières, la vie économique a continué comme par le passé jusqu'au milieu des années 30, les métropoles continuant à attirer en leur cœur les plus diplômés de la population, les usines et les services rejetant dans les quartiers périphériques ou hors de la ville les femmes et les hommes à tout faire au service de tous les autres.

Mal payés, ne bénéficiant que d'une protection sociale réduite, fatigués de grèves qui ne changeaient rien et d'associations publiques d'entraide fonctionnant quelques heures par jour, ces « invisibles », comme on les appelle, se sont mis à créer, « à bricoler » pour trouver une réponse à leurs besoins de services solidaires de proximité (SSP). De tâtonnements en tâtonnements, les services se sont ajoutés aux services : caisses de secours, tontines, écoles de tous les âges (ETA), groupes castors (pour la construction des bâtiments ou leur entretien), jardins collectifs, ateliers informatiques, ateliers de codage, ateliers mécaniques, unités de lavage pour le linge, achats d'énergie collectifs, flottilles de voitures ...

Ces services reposent sur une conception simple : échapper aux radars de l'échange marchand pour leur substituer l'engagement synallagmatique - diraient les juristes - où le collectif et l'individuel s'engagent réciproquement. Chacun ne peut bénéficier pour ses besoins personnels des services du collectif, s'il n'offre pas en retour ses propres savoir-faire propres à satisfaire, à travers le groupe, d'autres besoins.

La solidarité étant fille de la misère, ces expériences communautaires se sont développées et disséminées sur tout le territoire en réseau autour de fédérations de quartiers, par nature de service mais regroupées dans une structure nationale.

Tenues dans un premier temps sur des cahiers d'écolier, les matrices originales relatant les offres de service et leurs consommations sont devenues très vite des matrices de matrices difficilement maitrisables avec une calculatrice, un crayon et un gomme.

La solution à cette difficulté est venue des ateliers numériques et de codage où les enfants et les adultes venaient s'initier gratuitement. Roman, lauréat pour son post-doc de la fondation malaisienne « Shurahi bin Haani Idr Corporation », devenu un des grands noms mondiaux reconnu de la blockchain, avait eu l'idée d'associer d'autres Olomorphic Numerical Conceptor (ONC) pour aider ces ateliers informatiques.

A sa fenêtre, Roman pense avec satisfaction à la blockchain conçue par ses ateliers et expérimentée en 2036. Celle-ci a bénéficié indirectement, au mois d'août 3, de la faillite de la plus grande banque chinoise, provoquant par une somme de faillites en cascade une crise sans précédent qui, par un jeu de dominos, a jeté au chômage des millions de salariés.

Empêtré dans ses dettes et ne sachant que faire, l'état a vu dans ces ateliers de proximité un moyen de relancer l'économie. Un consortium regroupant toutes les régions de France assure, pour solde de tous comptes, un financement de proximité pour les nouveaux adhérents qui renoncent à toutes autres aides.

Ayant démissionné de tous ses mandats internationaux, Igor est le gérant élu de cette immense blockchain qui gère en instantané toutes les informations générées au quotidien par les 11 millions d'affiliés répartis dans toute la France mais autogérées au niveau local, comme à l'époque des cahiers d'écolier.

En souvenir de son accueil par les habitants de Romagnieux et par amitié avec la famille de NG qui l'avait aidé, Roman a fait installer l'immense cerveau technologique et ses 5000 salariés dans sa ville d'accueil.

Le café fini, il est temps de se rendre à Voiron au bureau où se tient la

réunion du conseil des litiges qui oppose la fédération du nord de la métropole à celle de Grenoble. Par une pression sur la bague qu'il porte à son annulaire il indique son intention d'aller à Grenoble pour 11 heures, heure de la réunion. Immédiatement, l'information s'affiche sur sa lunette gauche ; compte tenu des embouteillages son voyage sera assuré par le drone DPERXV (Drone propulsion énergétique réduite) qui viendra le chercher avec deux autres passagers. Son compte « base carbone mobilité » (BCM) est débité après vérification de son crédit restant en CO2 consommé, du nombre 60g de CO2 par km, pour un coût de 250 euros majorés de 10% en raison de sa réservation tardive et de 15% compte tenu du niveau de son salaire. Son compte temps collectif est crédité de 3 heures effectives.

Avant de quitter son bureau, Roman ne peut s'empêcher de regarder une dernière fois la petite chapelle en arrière-plan des écrans géants qui tapissent son mur et qui répondent à la parole ou au regard. : « 1000 ans d'écart entre ces deux images ...une belle illustration de l'homme éternel se dit-il en refermant la fenêtre...

Scénario

L'endettement de l'Etat et des collectivités locales qui avait flambé dans les années 20 en raison de la crise du coronavirus qui avait frappé l'économie comme un coup de tonnerre n'a pas cessé d'augmenter sous l'effet de nouvelles crises d'ampleur mondiale avec leurs effets délétères sur la santé des populations, les budgets aussi bien publics que privés et les investissements en raison d'un avenir dominé par le hasard.

Même si pour tenter de juguler ces crises, des confinements moins importants parce que plus sélectifs ont été mis en œuvre, chacun d'entre eux conjugué avec les investissements liés à des mesures d'urgence pour pallier les effets du

réchauffement climatique, a participé à l'augmentation de l'endettement qui représente désormais 2,5 fois le PIB.

Les intérêts de ces dettes dont certains pensaient qu'elles ne seraient jamais remboursées pèsent de plus en plus lourdement sur le budget de l'Etat, faisant passer au second plan les dépenses de santé et d'éducation et toutes celles liées aux fonctions régaliennes de l'Etat.

Le coût de la dette qui représentait dans les années 2020, 42 milliards d'euros soit 2% du PIB ou 9% des dépenses courantes de l'Etat soit le 4 -ème poste représente en euros constants 20% du budget de l'Etat.

L'impuissance de l'Etat de jouer un rôle dans la régulation de la mobilité par la création d'investissements collectifs a conduit à une détérioration régulière des infrastructures et le transport collectif à l'agonie incapable de faire face aux conditions imposées par la santé publique. La puissance publique se contente d'assurer le développement des infrastructures et des réseaux de communication à distance depuis la 5 G à la 9 G, et des fibres optiques hyperperformantes.

Devant les carences de la puissance publique, la société civile qui n'a pas baissé les bras a « bricolé » de nouvelles organisations et pas seulement dans les transports. La volonté d'une grande partie population de se loger à l'extérieur des grandes villes a remis la voiture au premier plan des moyens de transport. Si le télétravail a diminué les déplacements liés au travail, les nouveaux modes de vie liés à l'émergence à côté de villes moyennes de mini quartiers excentrés ont amplifié les déplacements pour l'école, les loisirs et les rencontres familiales ou entre amis.

Dans chaque ville et parfois dans chaque quartier des sociétés d'échange semblables aux sociétés de

secours mutuel du 19 -ème siècle se sont constituées pour faire face aux besoins non couverts de la population. Comme les radios libres des années 80, chacune de ces sociétés s'est spécialisée pour un type de besoins, un niveau de revenus, dans un mode de transport sur un territoire, une ville ou un quartier. L'entrepreneuriat dans sa dimension d'utilité collective est fortement encouragé permettant la création d'entités de l'économie de proximité adaptées aux nouveaux modèles économiques.

Ces expériences empiriques ont remis sur le devant de la scène une économiste des années 2000, ELINOR OSTROM passée inaperçue à l'époque malgré l'obtention du prix Nobel, époque où les thuriféraires du marché, essentiellement des hommes saturaient les études économiques d'études sur les marchés.

La démarche d'Elinor Ostrom paraît des mêmes considérations que nos innovateurs sociaux. A partir de l'observation des ressources en pool commun, elle a été amenée à s'intéresser aux vertus des systèmes polycentriques, dont elle a tiré une vision récurrente qui est au cœur des analyses ; le marché et l'Etat ne sont pas les seules formes possibles d'organisation des rapports économiques : dans de nombreuses conditions, laisser les individus organiser par eux-mêmes leurs relations, peut donner de meilleurs résultats que le recours à l'intervention publique aussi bien qu'au marché. L'avènement de la technologie de la blockchain et la multitude de ses applications ont d'ailleurs permis cette plus grande autonomie par la mise en œuvre de la désintermédiation dans un grand nombre d'activités telles que la banque, l'assurance, les transports, etc. et aussi d'insuffler des mécanismes de démocratie

liquide⁸ dans les prises de décision politiques.

Au cœur de cette innovation sociale se trouvent une envie très forte de faire ensemble servie par les outils de l'intelligence artificielle et la généralisation des outils numériques de dernière génération. La 9G, qui intègre l'ensemble des anciens protocoles de communication (wifi, bluetooth, rfid...) et qui est devenue la norme pour tous les sujets et objets connectés, a facilité les alliances qui se sont créés par des mises en commun de matériel de transport, des partages de bases de données. Au happening des premières années fondées sur le principe généreux « à chacun selon ses besoins », s'est greffée la prise en compte du revenu puis du quotient familial pour métriser le premier en fonction des moyens. Dans certaines sociétés de nouveaux algorithmes permettent même de surfacturer des déplacements considérés comme non socialement utiles.

A l'inverse dans d'autres sociétés créés sous forme de sociétés marchandes, le paiement comprend plusieurs classes entre celui qui est lié au déplacement ou le tout compris, appelé le « DPAG » (dit encore le déplacement à gogo). Dans ce type de structure le vrai problème est l'embarras du choix pourvu qu'on ait les moyens. Ainsi se dessine à côté d'un service public poussif et en déclin du fait du manque d'entretien, des modes de déplacement à géométrie variable selon les revenus. Des « phalanges » cohabitent avec des sociétés du transport du CAC 40. On dit même que nombreux sont ceux ne comprennent pas pourquoi sur le fronton des mairies il est écrit liberté égalité fraternité.

Dans un second temps, ce qui prédomine c'est la remise en cause de

la trajectoire suivie dans les pays développés depuis la seconde guerre mondiale. A la fois composée d'une critique « sociale » et « environnementale » du système qui considèrent que celui-ci n'est pas soutenable une majorité se fait jour pour modifier les valeurs.

La sobriété est considérée par certains comme une valeur importante, la demande de sens et les questionnements sur le modèle productiviste ont amené à une approche différente des modes de vie. Le rapport au temps, présent et futur s'est modifié. La sobriété ne s'applique pas uniquement aux déplacements, c'est aussi celle des surfaces occupées : mise en commun des parcs de voitures, de jardins d'agrément ou potagers, colocation souvent intergénérationnelle, électroménager... diminution des droits acquis (clause de grand-père en HLM). Elle s'appuie sur de nouvelles valeurs, un nouveau récit, moins matérialiste, plus tourné vers une économie locale ou de consommations proches, dont internet.

L'« être-bien » qui a supplanté le bien-être prime sur la réussite. Un système d'allocation universelle a été mis en place, il permet de répondre aux besoins de base.

La mobilité, même si elle est limitée, doit être possible pour tous, c'est un bien public. Mais le rapport au temps s'étant considérablement modifié, les modes de déplacement plus « lents » sont privilégiés au détriment d'infrastructures permettant de raccourcir le temps de trajet. Le rapport investissement sur temps de transport est un indicateur fortement pris en compte qui a considérablement réduit les grands chantiers routiers. La mobilité limitée a favorisé le développement des territoires de montagne, beaucoup plus

attractifs compte tenu des impacts du changement climatique.

En termes de mobilité sociale, après une période de tensions et d'affrontements entre partisans du statu quo et partisans du changement, les trajectoires horizontales ont pris le pas sur les trajectoires verticales par un effet cliquet limitant les risques de déclassement. Parallèlement la recherche systématique d'évolution au sein d'un collectif comme la place primordiale donnée à l'échange dans la formation ont renforcé le rôle dédié à la formation centrée sur la réussite du groupe et non plus sur la seule réussite individuelle.

Le développement de l'intelligence artificielle rend les connaissances facilement accessibles. L'importance est donnée davantage aux compétences comportementales : les « soft skills », où le savoir être est autant mis en valeur que le savoir-faire, et la capacité à faire des choses ensemble a supplanté le faire tout seul.

En ce qui concerne l'énergie la demande ne cesse de progresser entraînant renchérissement des coûts et une augmentation des inégalités dans l'accès aux mobilités. Enfin, le parc de véhicules électriques s'est substitué aux véhicules à moteur thermique sans se soucier du bilan environnemental global non seulement en terme de recyclage des batteries mais également en raison des dégradations environnementales causées par l'extraction des métaux rares met en exergue la phrase célèbre de Lavoisier « rien ne se perd rien ne se crée tout se transforme »

En matière d'organisation administrative, on ne constate pas plus de priorités partagées qu'aujourd'hui et pas davantage de régulation administrative. Certes, l'étalement

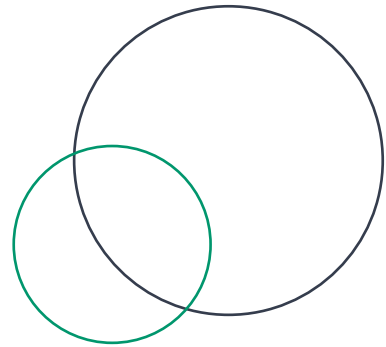
⁸ Dispositif technique et discursif recueillant les propositions citoyennes et permettant de délibérer, consulter, amender ainsi que de voter afin de favoriser un accès durable et une participation effective à la prise de décision publique et/ou politique. Arthur RENAULT, « Démocratie liquide », in CASILLO I. avec BARBIER R., BLONDIAUX L., CHATEAURAYNAUD F., FOURNIAU J-M., LEFEBVRE R., NEVEU C. et SALLES D. (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, GIS Démocratie et Participation, 2013, ISSN : 2268-5863. URL : <http://www.dico-part.fr/fr/dico/democratie-liquide>.

urbain et le mitage diminuent lentement. Chacun des niveaux de décisions poursuit son projet mais sans quasiment aucune prescriptivité.

Pour la mobilité physique des personnes, l'objectif est la réduction des mobilités contraintes et en particulier, celle du quotidien. Celle-ci se fait au travers de la mobilisation des ressources d'innovation technique et notamment du numérique dans une société plus tournée vers une demande de services (télétravail,) et des autres usages du numérique (télé médecine...). On observe une prise en compte renforcée des impacts « déplacements induits » dans les décisions d'aménagement du territoire : implantation des zones industrielles et commerciales, de l'habitat, des services publics recréant de la proximité.

Le développement d'un habitat permettant la mixité sociale est favorisé par les décideurs publics.

En ce qui concerne la mobilité physique des marchandises : on note une action volontariste pour remettre en place une industrie de proximité répondant aux enjeux environnementaux et réduire les transports « longue distance », coûteux en énergie. Le développement des circuits court et développement de produits durables (durée de garanties allongées, réparables et up-gradables) et le développement d'un réseau des réparateurs (s'appuyant sur l'impression 3D) et de solidarités locales est fortement encouragé par la constitution d'une filière dédiée.



► Les scénarios de contexte

Les miens d'abord et seuls à bord

Aux principes républicains inscrits au fronton des bâtiments publics, s'est peu à peu instituée la maxime suivante « C'est mieux quand on partage des valeurs communes ! ». Ainsi, différentes communautés de vie se sont organisées autour de valeurs partagées (éthiques, religieuses, géographiques, virtuelles...) et elles exercent un certain contrôle sur leurs membres. Les citoyens se replient autour d'intérêts catégoriels (religieux, ethniques, professionnels, culturels, virtuels, etc.). Ces communautés sont davantage des communautés de projet, elles sont transverses et regroupent des membres de classes sociales différentes. Cela s'opère également au détriment des solidarités familiales. Chaque communauté développe et écoute ses propres médias et s'attache à appliquer son modèle éducatif. Les institutions ne sont pas leur moteur mais elles peuvent y prendre leur place dans l'intérêt de la communauté (l'autorité nationale est contestée, les règles internes prévalent. Il existe une certaine solidarité au sein de ces groupes communautaires qui peuvent fortement s'opposer entre eux, mais qui se retrouvent dans leur attachement au fonctionnement d'un Etat qui les prend en considération ; Les communautés existent physiquement, s'approprient des territoires pour maîtriser leur vivre ensemble, mais d'autres existent aussi virtuellement hors sol par la structuration de leurs propres réseaux sociaux qui dépassent les frontières de la nation ; ces territoires sont fermés et rejettent les migrations d'où qu'elles viennent.



La mise en perspective des scénarios

Selon leurs caractéristiques, les scénarios décrits dans la partie précédente réagissent bien évidemment de manière différente à leur environnement. Pour le vérifier, nous les confronterons aux cinq scénarios de contexte élaborés par la section, avant de les mettre en perspective par rapport aux conditions propres de réalisation de chacun d'entre eux.

En matière de ressources, les communautés ne sont pas égales entre elles, du fait de leur origine, de leur constitution, de leurs croyances ou de leurs attentes. Elles restent cependant attentives aux avantages issus de la nation, (salaire universel, prestations compensatoires, santé, etc...)

L'économie mondiale, c'est un PIB de 100 000 Mds de dollars et 8 milliards d'habitants, celle-ci se développe sur des technologies s'appuyant sur le big data et l'intelligence artificielle, et la génétique qui a également beaucoup progressé. Un nouvel ordre mondial s'est établi : un repli sur soi des pays matures : USA, Europe, Japon, a été mis à profit par la Chine et l'Inde mais également l'Afrique qui affirment leur leadership. Des conflits locaux éclatent notamment au Moyen-Orient ainsi que des conflits plus globaux dans lesquels l'arme nucléaire est parfois utilisée.

Le cadre financier a nettement basculé à l'Est compte tenu du poids des économies asiatiques, mais les places financières européennes et américaines tiennent encore.

Le monde connaît des épidémies meurtrières ainsi qu'une montée des eaux et des dérèglements climatiques qui provoquent des famines.

Cela se traduit dans les relations internationales par un durcissement des frontières et des résurgences identitaires. En effet, la montée des populismes et des nationalismes conduit au protectionnisme des Etats qui adoptent des politiques d'immigration restrictives avec des mesures d'expulsion et de réinstallation plus nombreuses. C'est la consécration du retour au bilatéralisme, cela induit

des situations d'urgences humanitaires. Les trafics de main d'œuvre et de traite des êtres humains se développent et prospèrent. Cela est notamment vrai en Europe qui se heurte aux difficultés d'une politique migratoire commune à l'UE. Le durcissement des politiques de coopération avec les pays d'origine ou de transit entraîne des mesures de rétorsion qui pèsent sur les accords économiques et culturels. La question de l'intégration des minorités d'origine étrangère devient conflictuelle au nom de la préservation des identités nationales. Des réunions internationales tentent de redéfinir les politiques de l'asile et un statut international du migrant.

La mobilité répond à des régulations étatiques sur le principe du chacun chez et pour soi. Le droit à la mobilité est en recul très fort. Chaque pays se replie sur ses frontières : l'industrie du barbelé reprend son essor. Des visas sont exigés pour tout postulant à l'entrée (même européen) et les sorties sont contrôlées : les cerveaux doivent rester. Cela freine fortement toutes les formes de partenariats universitaires, de recherche, économiques etc... Les pôles d'énergie se situent en Asie et en Afrique.

L'accès aux ressources est problématique et c'est une forme de décroissance qui s'impose, le renfermement des pays européens sur eux-mêmes, les coûts de transports prohibitifs pour les ressources énergétiques et la spéculation sur les matières critiques poussent à une tendance à la décroissance pour limiter les besoins en ressources. Cela a des répercussions sur la mobilité qui se réduit sous l'effet de la décroissance et est acceptée par la population.

Un pour tous et tous pour un (le triangle des lumières)

Après une période de crise sociale et démocratique jusqu'à la fin des années 20, un changement profond sur le principe du « tous responsables » s'est diffusé dans plusieurs pans de la société. Cela s'est traduit par des modifications substantielles dans le vivre-ensemble. Les comportements individualistes sont très stigmatisés. C'est le retour du collectif dans différents domaines. La famille élargie est redevenue petit à petit le socle du vivre ensemble. Un Etat respecté où les citoyens ont retrouvé confiance et appliquent les règles et lois, malgré leurs caractères contraignants s'est imposé.

Notamment, les décisions en matière de contraintes environnementales sont respectées par les citoyens qui relaient localement les actions en matière de gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets, de l'économie sociale et solidaire en général et du pacte social en particulier (santé, senior, jeunesse). Les ressources sont réaffectées pour des actions mutualisées, on se résigne à vivre mieux avec moins. La robotisation a mis l'emploi à mal mais le versement d'un revenu universel est mis en place. Les médias très critiqués dans les années 20, ont changé de posture pour la plupart et retrouvé une place constructive dans le mouvement de la société.

L'économie mondiale continue de se développer. Les Etats-Unis, l'Europe et le Japon ont accepté de coopérer davantage avec les géants asiatiques (Chine, Inde) modifiant des comportements passés jugés parfois arrogants. Les conséquences des technologies sur le long terme sont abordées avec une attention plus marquée que par le passé, ce qui induit des évolutions moins rapides. Le cadre financier

qui a basculé à l'Est, s'équilibre malgré tout. Une coopération permet d'éviter des épidémies meurtrières par plus de prudence dans les échanges.

L'équilibre géopolitique se traduit par le passage d'une logique étatique à une multitude de régulations transnationales sur des enjeux devenus globaux. Différentes logiques se superposent et se recoupent pour une approche plus transversale et fluide des problèmes :

- Une logique de réseaux économiques, financiers, commerciaux, des accords de libre échange (Accord de Libre Echange Nord-Américain, Association Européenne de Libre Echange...),
- Des organisations intergouvernementales (Commonwealth, Union latine, Ligue arabe, Banque Interaméricaine de Développement) et organisations internationales fondées sur une communauté de langue (Francophonie, Communauté des Pays de Langue Portugaise) ou à vocation régionale (Communauté Economique Des pays d'Afrique de l'Ouest, Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, Association des Etats de la Caraïbe, Mercosur, Association des Nations de l'Asie du Sud-Est...) ou agences de l'Organisation des Nations Unies (Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, Organisation Mondiale de la Santé)
- Des Organisations à vocation technique, économique (Organisation Mondiale du Commerce, Fonds Monétaire International, Banque Mondiale, Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) scientifique (Observatoire européen austral, Agence spatiale européenne, ...),
- Une Organisation sur le climat (COP)
- Des Organisations

internationales de défense (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, Identité Européenne de Stratégie et de Défense, Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement...) et de régulation notamment du cyberspace.

- Des Institutions internationales de contrôle (Cour pénale internationale)
- Des ONG humanitaires.

Cela se traduit par une forme de régulation plutôt « démocratique » du point de vue de la mobilité, en évitant toutes les formes de transports subis : les circuits courts et le télétravail se développent. La mobilité intellectuelle est valorisée davantage que la mobilité physique. La consommation se développe notamment dans le domaine des services de nature culturelle davantage que dans celle des objets.

Dans le secteur de l'accès aux ressources, l'Asie a certes augmenté sa consommation mais est devenue autosuffisante, comme les Etats-Unis qui le sont tant en gaz qu'en pétrole avec le gaz de schiste. L'Europe s'est également organisée pour réduire sa dépendance aux énergies fossiles par l'énergie renouvelable mais également le nucléaire. De même, l'Europe s'est attelée à réduire sa dépendance aux métaux critiques par une réduction de la consommation, la recherche sur des matériaux de remplacement et l'économie circulaire et l'écologie industrielle. Cet effort a permis le repositionnement de l'industrie européenne sur la scène mondiale et une croissance maîtrisée du coût de la mobilité.

Dans cet environnement, le droit à la mobilité s'impose à tous les pays sans restriction. Les frontières appartiennent aux livres d'histoire,

Les hommes ont autant le droit de se déplacer que les flux financiers et les marchandises. Les populations font le choix de rester dans leurs régions même si des mobilités entre pays se manifestent. L'écologie est gérée au niveau mondial et est au cœur des échanges internationaux. La coopération humaine est de mise face aux enjeux mondiaux. Les réseaux sociaux sont utilisés pour apprendre aux populations à se connaître et à vivre ensemble. Les outils numériques de traduction instantanée permettent davantage d'échanges interculturels.

Le laisser faire

Le droit à la mobilité s'impose à tous les pays sans restriction, les Etats nations sont fortement contestés et les frontières sont virtuelles. Les hommes ont autant le droit de se déplacer que les capitaux et les marchandises. La mobilité est gérée dans une approche de laisser-faire, les problématiques écologiques et sociales peuvent agir comme un frein dans les comportements. Pour autant, cette mobilité se fait à l'échelle des grandes régions du globe. L'écologie est gérée au niveau mondial et est au cœur des échanges internationaux. Cela n'évite toutefois pas les épidémies meurtrières et la montée de eaux. La coopération humaine est de mise face aux enjeux mondiaux. Les réseaux sociaux sont utilisés pour apprendre aux populations à se connaître et à vivre ensemble. Les outils numériques de traduction instantanée permettent davantage d'échanges interculturels. Pour autant, on observe un renfermement des pays européens sur eux-mêmes, en raison des difficultés d'accès aux ressources. Les coûts de transport des matières premières sont très élevés et la spéculation sur les matières critiques est forte. Dans ce

contexte, les acteurs industriels ne profitent pas des avancées des autres pays entraînant de ce fait une diminution de l'activité. Malgré qu'il n'y ait aucune entrave à la mobilité, la tendance lente à la décroissance s'accompagne d'une réduction des pratiques acceptée par la population.

Dans le vivre ensemble, le communautarisme s'impose. Différentes communautés de vie s'organisent regroupant des membres appartenant aux mêmes classes sociales. Chaque communauté développe et écoute ses propres médias et s'attache à appliquer son modèle éducatif. Les institutions ne sont pas leur moteur mais elles peuvent y prendre leur place dans l'intérêt de la communauté (l'autorité nationale est contestée, les règles internes prévalent).

Les communautés existent physiquement, s'approprient des territoires pour maîtriser leur vivre ensemble, mais d'autres existent aussi virtuellement hors sol par la structuration de leurs propres réseaux sociaux qui dépassent les frontières de la nation ; ces territoires sont fermés et rejettent les migrations d'où qu'elles viennent.

En matière géopolitique, on assiste à l'hégémonie asiatique, notamment chinoise. La Chine renforce sa zone d'influence directe jusqu'à une alliance avec l'Inde, première puissance démographique. Elle renforce sa domination politique et culturelle dans la région. Elle a neutralisé les USA par ses capacités financières, après avoir neutralisé le pacifique, et l'Europe. Sa puissance militaire mixe une capacité d'occupation de territoire et de l'espace. Elle assoit sa puissance par une domination sur le cyber monde.

En matière économique, un nouvel ordre mondial est à l'œuvre avec le repli sur soi des pays « matures » :

USA, une Europe qui reste unie et un Japon qui n'a pas trouvé la clé. Le cadre financier a basculé à l'Est le tout favorisé par les divisions du monde « mature » dont les places financières tiennent encore.

Je vais bien, tout va bien

Avec un PIB d'environ 105 000 Mds de dollars, une population de 8 Milliards d'habitants. L'économie mondiale connaît une période de croissance appuyée sur les big Data, l'intelligence artificielle et les progrès des sciences de la vie. Les pays matures, USA, l'Europe qui est restée unie à la suite de l'annulation du BREXIT et le Japon coopèrent avec les pays qui ont pris le leadership, la Chine et l'Inde notamment. La Chine évolue « à l'occidentale », cela se traduit par davantage de démocratie donc de contestation. La situation de l'Inde et de l'Afrique sont plus délicates à gérer dans le concert international mais restent contrôlées.

Le cadre financier a basculé à l'Est. Les pays « matures » : USA et Europe unie (annulation du Brexit), un Japon aligné, abandonnent de leur « morgue » et coopèrent avec les nouveaux maîtres du monde.

D'un point de vue géopolitique, on assiste à la reconstitution de nouvelles grandes régions des empires ou de zones d'influences avec des zones « tampons ». La disparition de l'Otan a redéfini la zone d'influence directe des USA de l'Amérique latine à l'Australie, une zone de friction existant en Asie au Sud et à l'Est de la mer de Chine.

La Chine assoit son empire. Elle domine l'Asie Centrale et la presque indochinoise, sa zone d'influence s'étend sur une large partie de l'Afrique et du sous-continent indien, elle est contenue dans son expansion dans le Pacifique.

L'Inde 1ère puissance démographique, 3ème économie mondiale ; s'affiche comme puissance régionale en lien avec l'Indonésie, l'Afrique australe ; l'Asie du Sud et une partie du moyen orient (Iran), et avec la Russie...

Face à la disparition de l'OTAN et aux tentatives d'hégémonie chinoise, l'UE sort renforcée de ses investissements dans le numérique et le spatial. Elle conforte ses relations économiques et politiques avec la Russie menacée par la Chine elle pratique des coopérations avec certaines régions africaines et une partie du monde arabe.

On assiste à l'émergence de puissances africaines à partir de grands ensembles régionaux (Nigéria, Afrique du Nord...)

C'est aussi la reconstitution d'un empire perse avec le renforcement d'une zone d'influence iranienne sur l'Asie Centrale et une alliance renforcée avec la Russie.

Le vivre ensemble voit la renaissance de tous responsables. La famille élargie est redevenue le socle du vivre ensemble. Les médias ont retrouvé une place constructive au sein des collectifs.

L'Etat est respecté, les citoyens ont retrouvé confiance en l'action collective et font appel à l'Etat pour répondre à des problématiques, acceptant les aspects contraignants qui peuvent parfois en découler.

Les décisions en matière de contraintes environnementales sont respectées par les citoyens qui relaient localement les actions en matière de gestion de l'eau, de l'énergie, des déchets, de l'ESS en général et du pacte social en particulier (santé, senior, jeunesse)

Les ressources sont réaffectées pour des actions mutualisées, on se résigne à vivre mieux avec moins. La robotisation a mis l'emploi à mal mais le versement d'un revenu universel est mis en place.

La problématique de la sécurisation des ressources devient une préoccupation mondiale (y compris les métaux de base et high-tech). L'Europe prend en main la prospection (au détriment d'acteurs privés) par des actions de recyclage pour limiter le besoin en nouvelles ressources. Cela se traduit par une régulation de la mobilité par les coûts, par une maîtrise globale de la mobilité et par une évolution de l'offre par l'effet d'autres politiques (environnementales, sociales.)

Une réduction des migrations est constatée. On est dans une logique de quotas des mobilités et d'un droit quantifié entre les grands ensembles. Les quotas sont gérés par l'Intelligence Artificielle via les ordinateurs quantiques. La gouvernance est internationale. Circuler devient coûteux, même entre régions. Des notes sont octroyées à chacun selon son comportement. Le clonage est une solution largement pratiquée.

La régulation alibi

Le droit à la mobilité s'impose à tous les pays sans restriction, les Etats-nations ne sont plus une référence et les hommes ont autant le droit de se déplacer que les flux financiers et les marchandises. Toutefois, les populations font plutôt le choix de rester dans leurs régions. L'écologie est gérée au niveau mondial et est au cœur des échanges internationaux. La coopération humaine est de mise face aux enjeux mondiaux.

Les réseaux sociaux sont utilisés intensément. Les outils numériques de traduction instantanée permettent davantage d'échanges interculturels.

La difficulté de l'accès aux ressources induit toutefois une hausse importante des coûts de transport et la spéculation sur les matières critiques induit une tendance à la décroissance pour limiter les besoins en ressources. Cela se traduit par une baisse de l'activité industrielle et même de certaines filières de recyclage compte tenu du coût complet en énergie.

La mobilité se réduit sous l'effet de la décroissance et est acceptée par la population. Le vivre ensemble est caractérisé par une société devenue assez déshumanisée.

Chaque unité de vie fonctionne en vase clos, les personnes âgées sont écartées, les jeunes vivent entre eux, Chaque communauté crée son propre média, utilise ses propres réseaux ; il n'y a pas de transmission des savoirs ni de l'histoire commune,

L'accès à la culture, à l'école n'est pas possible pour le plus grand nombre,

Les robots sont très nombreux, ils remplacent les hommes, travaillent à leur place, chacun en possède un ou plusieurs du plus performant au plus usé, en fonction des revenus, revenus qui sont difficiles à gagner.

Chacun protège son espace de vie, son territoire, tout est très segmenté, le monde virtuel est dominant, les lieux de partage sont très rares, la mixité sociale inexistante, les pauvres survivent.

La mobilité est régulée de manière démocratique en réduisant les transports subis, en favorisant connexion, télétravail, circuits

courts et le partage de la technologie.

Sur le plan géopolitique, la Chine renforce sa zone d'influence directe jusqu'à une alliance avec l'Inde première puissance démographique. Elle renforce sa domination politique et culturelle dans la région. Elle a neutralisé les USA par ses capacités financières, après avoir neutralisé le pacifique, et l'Europe. Sa puissance militaire mixe une capacité d'occupation de territoire et de l'espace. Elle assoit sa puissance par une domination sur le cyber monde.

L'économie mondiale s'appuie sur un nouvel ordre mondial ouvert à la coopération internationale avec une Europe unie par nécessité et la domination claire des émergents « anciens » et apparition des nouveaux émergents. On essaie de veiller aux conséquences des activités sur l'équilibre écologique, mais cela se fait sans grande conviction. Les questions suivantes : Comment résister à la montée des eaux et à la désertification ? Quelle vie dans les mégapoles polluées ? sont récurrentes depuis 30 ans et donne lieu à des mesures correctrices successives sans effet réel.

► Mise en perspective

La confrontation des scénarios de territoire et de contexte est présentée dans le tableau d'enjeux croisés ci-après qui correspond à la démarche qui a été conduite par la section et dont le double mérite est de synthétiser les impacts croisés identifiés et de mettre en évidence, de manière purement qualitative, dans quelle mesure les différents scénarios de territoire « résistent » aux différents scénarios de contexte.

Ce tableau permet d'évaluer la robustesse, la pertinence, la cohérence ou encore la légitimité des scénarios internes, lorsqu'on les confronte aux scénarios de contexte. Un scénario de territoire n'est de fait pas étanche à son environnement : il « absorbe » plus ou moins le contexte d'ensemble dans lequel il s'inscrit. Il s'agit donc d'envisager comment chacun des scénarios de territoire résisterait à l'évolution, plus ou moins favorable, de l'environnement extérieur.

Scénarios de territoire / Scénarios de contexte	La mobilité à tout prix	La mobilité encadrée	Haro sur la mobilité	Les mobilités « bricolées »
Les miens d'abord et seuls à bord	+	+/-	+	+
Un pour tous et tous pour un : le triangle des lumières	--	++	++	+/-
Le laisser-faire	++	--	--	+/-
Je vais bien tout va bien	+	+	++	-
La régulation alibi	--	--	-	++
TOTAL +/-	4 /4	5 /4	3/5	3/5

LEGENDE

- ++** Très forte robustesse, pertinence, cohérence et légitimité sur le plan interne¹ et sur le plan externe²
- +** Bonne robustesse, pertinence, cohérence sur le plan externe et sur le plan interne
- +/-** Robustesse, pertinence, cohérence et légitimité aléatoires sur le plan externe et sur le plan interne

¹ Cohésion et identité, légitimité interne de ce scénario

² Auvergne-Rhône-Alpes et sa contribution au monde environnant

Ce que le tableau fait apparaître c'est que le scénario d'une mobilité à tout prix va davantage s'accorder avec des scénarios dont les régulations sont faibles.

La mobilité encadrée va quant à elle davantage apparaître comme pertinente dans des environnements régulés à l'échelle mondiale ou de blocs constitués.

Haro sur la mobilité s'accorde avec des scénarios de contexte régulés mais également avec des scénarios plus communautaristes.

Les mobilités bricolées est le scénario qui est le moins impacté par les scénarios de contexte et s'adapte davantage à une multitude de contexte avec une incidence relativement neutre ou faible même s'il s'adapte davantage à des scénarios marqués par un affaiblissement de la puissance publique.

Mise en perspective par rapport aux conditions propres de réalisation des scénarios.

Quels sont les leviers qui différencient les scénarios de territoires ? Comment appréhender ces derniers en fonction de certaines grandes caractéristiques qui plus que d'autres orientent les scénarios ? C'est une grille de lecture non exhaustive sur quelques grandes thématiques qui est proposée ici.

• Le numérique

Si le développement du numérique est présent dans l'ensemble des scénarios, différentes approches sont proposées pour qualifier son intégration dans le quotidien entre un numérique choisi répondant à un certain nombre de critères éthiques et démocratiques à un numérique de surveillance, d'un numérique descendant à un numérique qui est davantage l'objet de constructions, d'initiatives

relevant des différents acteurs de la société civile des territoires à travers l'optimisation de la blockchain. Dans tous les cas, les impacts sur la mobilité sont de nature très différente.

• Les inégalités

Dans les scénarios, l'approche des populations les moins favorisées est traitée de manière différente. Entre une dynamique qui favorise davantage les inégalités dans le scénario des mobilités à tout prix, qui renforce la polarisation spatiale et favorise peu la mobilité géographique comme sociale des moins favorisés contrairement au discours véhiculé. Le scénario de la mobilité encadrée prévoit des mesures spécifiques concernant la mobilité à destination des moins favorisés même si elles restent limitées. Le scénario haro sur la mobilité favorise davantage les populations les plus aisés et la classe moyenne, qui peuvent profiter d'un cadre de vie agréable sans bouger et profiter de services à distance, marquant une véritable fracture culturelle avec la partie de la population obligée de se déplacer à des coûts de plus en plus importants et disposant de peu de transports en commun en dehors des métropoles. La mobilité sociale est renforcée essentiellement dans la classe moyenne. Dans les mobilités bricolées, l'innovation sociale couplée à la sobriété permet de considérer la mobilité comme devant être possible pour tous en favorisant un rapport au temps différent, la mobilité sociale est davantage perçue comme horizontale, en favorisant la capacité d'évolution du collectif que la seule approche individuelle.

• La Gouvernance

Cette thématique colorie les scénarios de différentes manières. Si le scénario de la mobilité à tout prix laisse la place à une

gouvernance fortement métropolitaine, la mobilité encadrée privilégie davantage à une mobilité verticale descendante qui s'impose aux territoires, le scénario « haro sur la mobilité » donne in fine la place à une régulation régionale permettant la mobilité entre territoires de la région, les mobilités bricolées donnant davantage de place à une gouvernance plus horizontale laissant toute sa place à la société civile des territoires, qui sont des territoires choisis et désinées par les populations plutôt qu'administratifs

• Le développement économique

Dans le scénario des mobilités à tout prix, le développement économique, est essentiellement porté par les métropoles qui concentrent les emplois qualifiés et les activités tertiaires et de conception, les activités de production et de logistique dans les zones périurbaines, les productions locales et l'économie de proximité se développant également en dehors des métropoles. Le scénario d'une mobilité encadrée privilégie le développement d'une économie circulaire, les circuits courts et une diminution de l'insertion dans une économie mondialisée. Dans le scénario « haro sur la mobilité », le développement économique est appréhendé de manière ambivalente : l'économie devient un mécanisme contingenté avec une recherche de low cost pour un certain nombre de productions physiques : les circuits courts, l'économie de proximité se développent et les entrepreneurs et innovateurs de productions immatérielles sont fortement valorisés. Le scénario des mobilités bricolées conjugue et fait se côtoyer les productions selon les modes traditionnels et alternatifs au sein des métropoles, des agglomérations ou des campagnes selon des finalités diamétralement opposées, la recherche du profit pour les premières, la philosophie de

l'être bien pour les secondes ;

- **L'environnement, la transition écologique**

Le scénario de la mobilité à tout prix, est celui d'une transition qui ne sacrifie en aucun cas la mobilité aux contraintes environnementales et opère une substitution pure et simple du moteur thermique à d'autres moyens de déplacement décarbonés notamment l'électrique, il s'agit simplement d'une étape dans la mobilité. Le scénario de la mobilité encadrée se veut un scénario animé par la contrainte d'adaptation aux contraintes environnementales qui mêle régulation, partage et sobriété à l'initiative des pouvoirs publics. Le scénario Haro sur la mobilité, stigmatise systématiquement les actions et comportements de celles et ceux qui ne respectent pas les contraintes environnementales et plus particulièrement la mobilité qui est fortement pénalisée. Enfin, dans le scénario sur les mobilités bricolées, la sobriété est au cœur des valeurs de la société et pas uniquement en matière de mobilité, la société civile organise la transition écologique à partir de ce principe, la substitution du moteur thermique par l'électrique en fait partie mais le bilan global est suffisamment important pour que l'économie circulaire soit au service de la sobriété.

- **La démographie**

Selon les scénarios démographiques, l'évolution quantitative de la population et l'intensité de son vieillissement retiennent sur la mobilité et les manières de l'appréhender. Une augmentation de la population dans les espaces métropolitains comme dans le scénario de la mobilité à tout prix, renforce la demande de mobilité et son caractère « intangible », A l'inverse un développement de la population dans les territoires non

métropolitains conduit à un encadrement de la mobilité. Une démographie ralentie, une population vieillissante peut s'accorder davantage avec une mobilité ralentie comme dans « Haro sur les mobilités » », ou les mobilités bricolées » où la sobriété est une règle de conduite partagée.

- **La formation, les compétences valorisées**

Dans la mobilité à tout prix, la relation entre formation, éducation d'une part et mobilité sociale d'autre part est distendue : la mobilité inter entreprise, d'un emploi à l'autre comme la priorité donnée aux loisirs sont désormais privilégiés dans les parcours. Dans la mobilité encadrée, la mobilité est davantage horizontale que verticale, elle s'est organisée sur les territoires afin de permettre de se déplacer d'un secteur à un autre. La formation, l'éducation sont davantage au service du projet collectif et mobilisées pour y répondre. Dans Haro sur la mobilité, une défiance envers la formation académique se manifeste au profit de la pratique qu'elle se situe dans la sphère sportive, associative voir de l'économie parallèle. La valorisation des compétences prend d'autres chemins, les influenceurs et les entrepreneurs sont hyper valorisés. Le scénario des mobilités bricolées considère quant à lui que les connaissances étant facilement accessibles ce sont les compétences comportementales, les « soft skills » qui sont mis à l'honneur et la capacité à faire des choses ensemble, les capacités individuelles de savoir-faire passent au second plan.



Conclusion

On ne conclut pas un travail de prospective dont l'objet est d'identifier les tendances lourdes qui vont perdurer et affecter les politiques publiques, tant la relecture toujours pertinente et nécessaire nous incite plutôt, telle l'action sur une vis sans fin, à réinterroger les variables que nous avons privilégiées, à revisiter nos hypothèses pour les compléter, les enrichir, et faire naître de nouveaux enchaînements.

C'est dans ce sentiment d'inachevé et d'incomplétude dont nous avons conscience, que malgré nos efforts beaucoup de choses restent encore obscures, que des imprécisions subsistent, et que des apories restent entières. Le résultat obtenu pointe davantage des questions d'enjeux qu'il nous faudra traiter collectivement, pas de réponses « toutes faites » que serait l'affirmation de certitudes qui pourraient avoir le mérite de « rassurer », mais pas d'imaginer ni de tracer d'autres perspectives. C'est dans cette insatisfaction que se situe la richesse de la prospective : la volonté de s'essayer à la complexité, d'en être conscient et d'y faire face, pour produire des visions exploratoires empreintes à la fois d'utopie, de frustration et de les porter au débat.

La mobilité objet de notre propos est un fait social total au sens de Marcel Mauss, un fait englobant qui assemble toutes les femmes et tous les hommes d'une société à tous les points de vue et pour toujours qui ne cesse de mettre en lumière les zones obscures, les interstices que l'on néglige parce qu'ils dérangent, les a priori derrière lesquels on fonde nos pseudos rationalités.

La mobilité est aussi un théâtre vivant et en même temps un théâtre d'ombres qui met en scène chaque jour à partir d'histoires personnelles, de ressources économiques différentes et de contraintes de tous ordres (familiales, territoriales, sociétales, physiques ou mentales) les habitants de notre région dans leur vie quotidienne autour d'une même intrigue, d'un même nœud gordien que les technologies, même les plus sophistiquées ne permettront pas de dénouer tel un coup de baguette magique. La mobilité est un élément parmi d'autres, à la fois cause et résultante, au cœur d'un entrelacs de situations présentes produites par une multitude de décisions et de régulations passées et diverses à l'échelon local ou national et en même temps cause de nouvelles décisions en réaction qui ne manqueront pas d'entraîner d'autres situations, décisions et régulations.

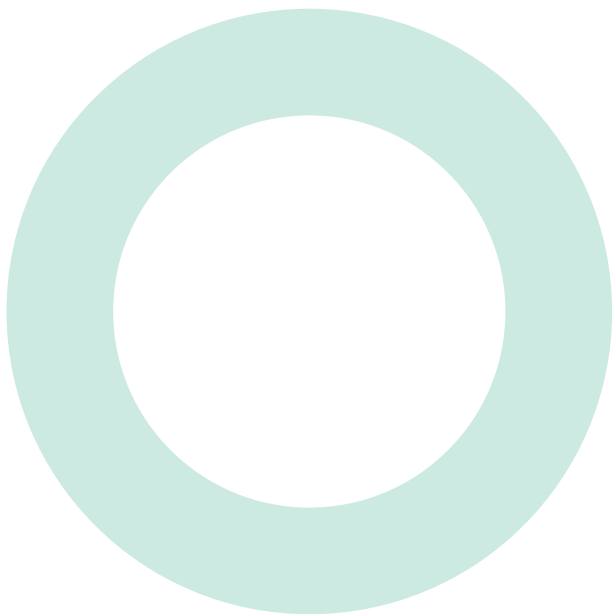
Nos scénarios ne se réaliseront pas, nous le savons, la prospective n'est pas la prévision, Mais au sein de chacun de ces scénarios sont présents et cohabitent des bouts de futurs prêts à émerger que l'on a parfois du mal à voir, qui nous attirent ou nous font peur. Continuons à scruter ces bouts de présents, terreau du futur pour les combattre ou les faire éclore, sachons en faire notre miel dans notre action quotidienne afin de prendre



des décisions qui donnent sens à nos destinées.

Pour affronter ce nœud gordien, chacun doit se convaincre que si nous sommes impuissants face au passé, nous participons dans nos actions quotidiennes à bâtir cet avenir que nous ne cessons de vouloir deviner.

C'est pour conclure, provisoirement, le message laissé par Gaston Berger « *L'avenir n'est pas un personnage mystérieux auquel il faut arracher son masque, l'avenir est déjà présent dans le présent, ce présent qui est de l'avenir en formation. Le tout est de discerner à travers la vitre brouillée du présent, le visage encore indistinct de l'avenir. Puis ce visage entrevu, il faut lui donner un corps, il faut préparer l'avenir. Préparer l'avenir ce n'est pas y rêver c'est choisir dans le présent ce qui est capable d'avenir* »



Bibliographie

- **ASCHER François** - « Les sens du mouvement : modernité et mobilités », in *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Belin, 2004, pp. 20-34.
- **KAUFMANN Vincent** - *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, 115 p.
- **MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, CHALAS Yves et PAULHIAC Florence** - « Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines », in *La mobilité qui fait la ville*, Editions du Certu, 2008, pp. 20-51.
- **OHNMACHT Timo, MAKSIM Hanja et BERGMAN Manfred Max** - « Mobilities and Inequality : Making Connections », in *Mobilities and inequality*, Ashgate, 2009, pp. 7-25.
- **URRY Joh** - *Mobilities*, Polity, 2008.



BIBLIOGRAPHIE

Contributeurs

► Jean-Pierre CLAVERANNE

Président de la Section Prospective

► Michel-Louis PROST

2^{ème} vice-président, référent de la Section Prospective

► Jean-Marc GUILHOT

Vice-président délégué, Président de la Conférence des Présidents

Collège

1*

- CABUT Bruno (U2P)
- GUINAND Jean (Conf. Paysanne)
- MARTEL Alain (P. Compétitivité)
- TRICHARD Alain (ARIA)
- VERRAX Eric (Promoteurs)

Collège

2*

- BLACHON Eric (CGT-FO)
- FASOLA Blanche (CFDT)
- FAURE Philippe (CGT)
- GUILLOT Daniel (CFDT)
- LAURENT Bernard (CFTC)
- MYC Michel (UNSA)

Collège

3*

- BERNARD Mathias (Universités)
- GELAS Nadine (Pers. Qualifiée)
- LAC Jean-Pierre (Lyon PL Finan)
- PLASSE Marie-Christine (CROS)
- VERDIER Jean-Louis (Pers. Qualifiée)

Personnalités extérieures

- AIN-SEBA Abdenour
- COSTA-LASCOUX Jacqueline
- DEBOUCK Frank
- GUIONNET Michèle
- MICAL Christiane
- VACHER Jean-Pierre
- VEZIAN-ROLLAND Marion

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées

► INTERVENTION D'Eric VERRAX, Au nom du Collège 1

Monsieur le Président, monsieur le Président de la section prospective, mes chers collègues,

Vous admettez avec moi que présenter et commenter un rapport sur les mobilités en 2050 en plein confinement est tout de même audacieux !

Ceci dit, le travail de la section prospective qui est à l'origine du rapport qui vous est soumis cet après-midi m'apparaît d'une telle qualité que je vous propose une mise en perspective de ses nombreux apports sous trois angles et en agrandissant progressivement la focale : d'abord la cohérence interne (1), puis l'amplitude des scénarios (2), enfin les limites de l'exercice (3).

En effet, un tel exercice collectif de réflexion, s'il n'est pas facile, permet de « cesser de redouter un avenir que nous n'avons pas la sagesse de préparer, de nous lamenter sur la pauvreté des moyens dont nous disposons, mais de susciter, par le choix de nos objectifs, les moyens nouveaux qui permettront de les atteindre. »

Il importe donc de vérifier la cohérence des scénarios, leur amplitude, leurs limites.

I – Cohérence interne des scénarios et justesse des analyses

La problématique des mobilités a été vue sous de nombreux angles : la section sous la houlette chaleureuse et attentive de son président a bien repéré les sens différents, les aspects techniques, sociétaux, politiques, environnementaux, etc... des mobilités : le diagnostic est clair. D'autre part les valeurs du Collège 1, qu'il s'agisse des territoires, de l'entreprise, de l'environnement, de l'innovation, de l'emploi et des compétences s'y retrouvent bien.

La section a adopté la méthode des scénarios, née après-guerre aux Etats-Unis puis vite acclimatés en France, c'était un bon choix. J'ai été sensible aux enchaînements logiques des quatre scénarios retenus : certes, avec les matériaux apportés par les conseillers et notre sherpa Laurent de Pessemier, aussi discret qu'efficace, on pouvait en bâtir bien d'autres, mais ceux-là sont bien exclusifs les uns des autres, et de ce fait, lisibles et utiles.

Pour autant, ils ne constituent pas des recettes pour savoir où aller, mais font bien prendre conscience, notamment, que des attitudes, des comportements, et j'ajouterais, des valeurs nous engagent dans certaines directions : c'est fondamentalement le cas du triptyque déplacement/environnement/liberté, qui peut mener à une « société du contrôle », le rapport le dit et nous y reviendrons.

Mon regret, s'il en faut un, serait que nous n'ayons guère suivi la piste de l'étude des stratégies d'acteurs, que les spécialistes connaissent sous le vocable de MACTOR, terme inventé par Michel Godet. Cela peut donner l'illusion que les scénarios pourraient se dérouler sans décisions, notamment entrepreneuriales, que cela échappe, alors que la prospective est une école de la liberté.

Cohérence interne donc ; mais quid de l'amplitude ?

II – Restriction raisonnable de l'amplitude des scénarios de contexte

Les scénarios de territoire ont été confrontés à des scénarios de contexte qui n'ont pas été poussés à fond, ce qui n'est pas critiquable en soi car il est d'usage de ne conserver que les scénarios plausibles, en excluant les retournements par trop excessifs : nous sommes restés dans des cas vraisemblables.

Rappelons d'abord et d'un mot la difficulté de l'exercice : quand nous commençons nos réunions début 2018, les projections du trafic aérien pour 2040 donnent le tournis, l'idée ne vient à personne qu'elles puissent être battues en brèche : sa croissance sera exponentielle ; on sait ce qu'il

en est, une diminution par trois de l'activité. Et quand le CESER vote le rapport « Nouvelles formes d'emploi, nouvelles formes de travail » en décembre 2017, le télétravail est évacué en quelques lignes comme marginal et méconnu...Et PSA annonce cette semaine que 18000 salariés en France vont télétravailler 70 % du temps. Et là, ensemble, nous avons eu l'ambition de réfléchir à l'horizon 2050...

Néanmoins, ou pour cela, on ne peut exclure la rupture, au-delà des inflexions même fortes envisagées dans le rapport de la section prospective. L'impensable, l'improbable peuvent donc arriver, et j'en donne trois exemples :

- Le scénario 4 par exemple prend en compte l'appauvrissement budgétaire public ; mais au-delà des budgets en déséquilibre permanent et de la multiplication par vingt de notre dette publique depuis 40 ans, le refus des prêteurs de nous renflouer conduirait à la faillite et peut-être à la guerre civile : les Gilets Jaunes sont nés dans une période où le pouvoir d'achat moyen augmentait bon an mal an de 1 à 2 % ... Que se passerait-il en cas de baisse moyenne de 10 ou 20 % du même indice ? nous ne savons pas en dire grand-chose sinon que les mobilités en seraient durablement très affectées (chômage de masse, fin des services publics de transport structurellement déficitaires, voiries en déshérence, carburant hors de prix, etc...), alimentant par là-même une spirale de décroissance ;
- Le scénario 3 par exemple prend en compte le numérique ; mais au-delà de la généralisation du télétravail, si l'on imagine que la montée en puissance du numérique n'en est qu'aux balbutiements et induit la disparition possible de la moitié des bons emplois – cette semaine, annonce de la fermeture de 700 agences en France du groupe Société Générale et la réduction du quart des effectifs d'IBM France - avec donc des revenus essentiellement de transfert, quelles mobilités seraient autorisées ou nécessaires ?
- Le scénario 2 par exemple prévoit l'encadrement des déplacements par l'autorité politique ; mais au-delà de la définition d'objectifs écologiques que pour le moment nous plébiscitions, si la situation environnementale est jugée par les autorités publiques trop grave pour ne pas être gérée au plus près y compris au détriment des libertés individuelles... -comme le montre aujourd'hui le sanitaire-, quelles seraient les mobilités au temps d'autorisations de déplacement qui demanderaient à être validées préalablement et en permanence par un comité de vigilance ou de quartier ?

Certes, le CESER ne peut choisir comme scénarios de contextes des hypothèses aussi radicales ; mais elles déformeraient sans doute considérablement, et peut-être durablement, les scénarios de territoire envisagés.

Même s'il n'entre pas dans l'objet d'un travail sur les mobilités d'étudier les attitudes utiles pour éviter ces chocs excessifs, force est de reconnaître que nous ne disposerions d'aucun mode d'emploi pour les affronter.

Sachons simplement reconnaître que nous n'avons pas de boussole si nous quittons les côtes.

Alors, si nous larguons les amarres ?

III – Les limites de l'exercice

Les mobilités, la contribution le rappelle à plusieurs reprises, sont géographiques, mais aussi sociales ou professionnelles : c'est logique puisque le CESER est un ardent défenseur des territoires, et qu'il est compétent et préoccupé des questions économiques, sociales et environnementales.

Pour autant, il faut reconnaître que, par construction, toute la thématique que nous pourrions regrouper sous le vocable de « voyage intérieur », de « chemin personnel » n'a pas été envisagée.

Pour le dire vite, je vise là tout ce qui ne nécessite ni énergie, ni accord collectif, ni moyens financiers particuliers pour demeurer vivace, ce qui n'a pas besoin de déplacement pour être mobile.

Dès son introduction, le rapport proposé évoque à juste titre la figure de Bertrand de Jouvenel, fondateur après Gaston Berger de la prospective en France. Curieusement, c'est sous la plume de son épouse Marcelle de Jouvenel que cette pensée trouve une formulation si heureuse :

« Dès que l'homme se tourne vers l'immensité de ses paysages intérieurs, il commence un voyage qui le mène à contempler mille points de vue. Pèlerin de lui-même, sa course se poursuit sur des chemins qui sont toujours à rectifier. »

Dit autrement, l'agilité intellectuelle, les voyages artistiques, la jouissance de la rencontre et du partage, les joies intimes, les découvertes spirituelles qu'absorbe ou ignore mécaniquement une civilisation largement fondée sur le matérialisme ne pouvaient pas être traités par cette contribution : ils n'en restent pas moins des éléments incontestables de mobilité, et de plaisir pour chacun de nous. Et ils rappellent que la mobilité géographique n'est peut-être pas l'alpha et l'oméga de notre ADN : historiquement l'homme est d'abord un sédentaire qui se déplace surtout quand il en a besoin. La demeure, en ces temps de confinement, retrouve des lettres de noblesse, la vie intérieure et ses voyages aussi.

Valéry disait : « Le drame de l'idée fixe, c'est qu'elle est fixe. » Et Marx notait déjà dans ses Grun-drise : « Les forces productives ne sont pas seulement matérielles mais spirituelles ».

Conclusion

Dès son introduction, le rapport rappelle que les mobilités sont un « fait social total » au sens de Mauss : c'est dire en filigrane que le traitement par les « codes d'accès » habituels du CESER ne peuvent rendre compte de l'intégralité des facettes du concept. La somme des parties ne dit pas le tout.

Et c'est d'ailleurs sur un des aspects induits qu'il se conclut, sur ce point de divergence grave entre nos aspirations à la liberté des mobilités, qu'en libertés publiques on appelle d'abord « liberté d'aller et de venir » et « première des libertés », et les conséquences liberticides d'une « société du contrôle » que nos ambitions écologiques ou sécuritaires feront quasi-automatiquement advenir.

Oui cher Jean-Pierre la prospective est une philosophie de l'existence : en analysant au mieux les paramètres, en œuvrant au dialogue sincère, en repérant les forces en œuvre, elle permet de tenter d'être un tant soit peu à l'origine des trajectoires collectives empruntées et ainsi de manifester comme d'utiliser notre liberté, extérieure comme intérieure. Ainsi nous voyons plus clairement le combat qui s'annonce – ou qui a commencé : conserver suffisamment de liberté aux comportements individuels si l'on a choisi collectivement la bonne voie, telle sera la mère des batailles pour les amoureux de la liberté. Car quel besoin a une société qui sait, ou croit savoir ou est le juste, le bon choix, de laisser les libertés, par hypothèses déviantes, s'exprimer ?

Le maître mot ici n'est pas les certitudes que l'on impose aux autres, ni même le savoir auquel on parvient que l'attitude d'humilité et d'ouverture que l'on acquiert au fur et à mesure que l'on progresse : à cette aune-là aussi, ces trois années passées ensemble nous ont quelque part façonnés.

Remerciements au président et au chargé d'études pour la qualité des documents et du travail d'écriture, mais surtout pour avoir tenté de créer l'atmosphère propice non à des joutes oratoires, des effets de groupe et des positions de principe mais à une recherche désintéressée d'un sujet dans sa complexité.

Je vous remercie de ce beau voyage.

► INTERVENTION De Daniel GUILLOT, Au nom de la CFDT

Monsieur le Président du Ceser, Madame, Messieurs les vice-présidents, Monsieur le Président de la section prospective, chers collègues.

S'essayer à la prospective est complexe pour qui n'est pas rompu à l'exercice. Comment passer des préoccupations du temps présent à un horizon 2050 sans tomber dans les seules élucubrations du café du commerce, d'autant plus que les bistros sont aujourd'hui fermés ?

La question de la mobilité est au cœur des problématiques de l'humanité depuis son apparition et tout au long de son histoire. Les migrations humaines à la recherche de meilleures conditions de vie sont une constante de l'histoire de l'humanité. Elles sont accélérées par les innovations et

découvertes techniques et scientifiques avec l'utilisation de l'animal comme moyen de locomotion, l'invention de la roue ou encore la capacité de se déplacer sur les mers et océans.

Mais ces mobilités liées à l'histoire de l'humanité ont eu des impacts qui n'étaient pas vraiment attendus. Un seul exemple Christophe Colomb croyant rejoindre les Indes y rencontra les Amériques et ses habitants qui furent largement exterminés par les armes, le travail forcé et les virus tout en contribuant à assurer la puissance et la richesse du monde ouest européen pour quelques siècles...

Le Ceser, par sa composition et ses nombreux échanges, permet de confronter les points de vue, de construire des avis et contributions de qualité même si nous pouvons parfois rechercher un impossible consensus.

Notre pluralité reste un atout même si nous devons être conscients que nous manquons aussi de diversité. Diversité par l'âge, l'origine qui nous décale aussi un peu de la réalité de notre région.

La commission prospective n'est pas composée des seuls représentants d'organisations issues de nos 3 collèges, mais aussi de personnalités et acteurs qui apportent un regard différent, en dehors des cadres habituels. Ils se confrontent aussi avec les représentants de la société civile organisée.

Réussir un tel exercice nécessite de la méthode, du temps, du débat, de la diversité des approches.

La succession de petits groupes de travail, qui ont souvent ponctué les travaux de la section, a permis de développer l'échange, la réflexion et l'écoute. Ils ont été mis en valeur d'ailleurs à l'occasion de notre dernier séminaire.

Après une période d'acculturation commune et de nombreux débats, nous nous sommes donc arrêtés sur les questions de mobilité et de mode de vie.

Les méthodes de travail déployées permettent ainsi d'aborder et de faire partager un grand nombre de questions et de construire les scénarii qui sont présentés aujourd'hui.

Scénarii qui, comme l'exprime le rapport, ne se réaliseront pas mais en revanche dans lesquels nous trouverons des éléments clés de notre futur, donc de notre action d'aujourd'hui.

Mais des inconnues et questions restent patentées : elles nous obligent à approfondir les travaux de notre institution et de nos organisations.

C'est ainsi le cas des questions liées au réchauffement climatique posées en filigrane et qui impactent les différents scénarii

C'est sans doute le cas aussi des questions liées au développement de l'intelligence artificielle, de la généralisation de la block chain. C'est une donnée trop souvent négligée et là aussi pour partie intégrée dans le rapport et les travaux qui nous sont présentés aujourd'hui.

Ce rapport ouvre des questionnements complémentaires sur l'énergie, la gouvernance, l'existence ou le déclin des corps intermédiaires, la place de l'individu et du collectif dans la société.

Vous l'avez compris le groupe CFDT votera ce rapport véritable tremplin pour la réflexion et l'action.

En conclusion je tiens à remercier Jean Pierre Claveranne pour son sens de l'écoute et du travail collectif ainsi que pour son investissement personnel. Sa passion pour les questions prospectives n'a d'égale que celles qu'il manifeste pour le débat et pour un CESER qui exerce pleinement sa fonction d'instance de réflexion collective.

Merci à Michel Louis pour sa présence active dans les travaux de la section qui permet aussi de contribuer à la nécessaire transversalité des travaux au sein du CESER.

Merci à Laurent de Pessemier qui a manifesté son professionnalisme et son implication tout au long de nos travaux et à Michel Raffin pour sa précieuse expertise sur les questions liées à la mobilité.

► INTERVENTION De Philippe FAURE, Au nom de la CGT

En quoi un travail sur la mobilité à horizon 2050, débuté en 2019, finalisé en 2020 à un moment où chaque déplacement est encadré dans le temps et l'espace et conditionné à un motif jugé légitime. Peut-il présenter un intérêt pour l'activité et l'orientation des travaux du CESER ici et maintenant ? et au fond un intérêt pour le monde du travail et la population de nos territoires ?

Au cours de nos échanges, c'est, en premier lieu, une demande croissante de mobilité, solidement inscrite dans une tendance longue, qui s'est imposée comme fil rouge de nos travaux. Et donc, les possibilités de "concilier" cette tendance - qui conduirait, par exemple, à un quasi doublement du transport de marchandises à horizon 2050 en France - avec l'objectif, adopté en mars 2020 au niveau de l'Union Européenne, de neutralité carbone à ce même horizon ? La solution pourrait-elle passée par l'achèvement de la mobilité décarbonée, sans aborder les questions de la consommation d'espaces naturels par les infrastructures de transport ou encore celle des ressources nécessaires à leur développement ou à leur entretien ?

Mais c'est aussi la place de la mobilité dans le discours de la "société moderne" qu'il était nécessaire de questionner. Élément structurant de "la nouvelle vulgate planétaire", utilisée dans la valorisation du marché face à l'Etat, la notion, "telle une évidence, apparaît ainsi comme un principe cardinal, sinon une nécessaire vertu de l'activité humaine en général et de l'organisation de la société contemporaine en particulier". Derrière la simple injonction à traverser la rue pour trouver un travail, c'est toute une vision du monde social qui s'exprime, contribuant à la justification de celui-ci tel qu'il est. Si la mobilité s'impose comme norme sociale universelle, quels rapports entre celle, organisée dans ses moindres détails et ses moindres souhaits, inscrite dans un plan de carrière, valorisante sur le plan financier et social du "premier de cordée" et celle d'une salariée précarisée, qui doit quotidiennement se battre avec un véhicule hors d'âge et des transports en commun inadaptés, avec, comme seule perspective, en raison des coûts et du temps de cette mobilité, le retour au point de départ. L'éclairage orienté sur les mobilités physiques permet d'éloigner du regard l'immobilité sociale, la production et la reproduction des inégalités.

Travailler sur les mobilités à horizon 2050 passait donc aussi par questionner la soutenabilité environnementale et sociale du modèle de développement actuel. Et, de façon plus globale, sur les objectifs de la mise en mouvement de la société, celui de la direction - l'adaptation progressive à la division mondiale du travail - celui de la destination finale - le grand marché mondial - ce cap qu'il conviendrait de maintenir, en ne condescendant qu'à faire "la pédagogie des réformes" pour reprendre l'analyse de Barbara Stiegler.

Dans le rapport, le lecteur trouvera, à la lecture des quelques scénarios proposés, les traces de ces questions. Et si ces scénarios ne peuvent couvrir le champ infini de recompositions possibles, leur pluralité pourra lui permettre de se projeter dans des futurs très différents depuis l'individualisme revendiqué de la mobilité à tous prix jusqu'aux expériences de communautés s'émancipant des rapports marchands de la mobilité bricolée. Cependant, nous estimons que les scénarios présentés, n'ouvrent pas de réelle alternative. Ils restent dans la continuité de l'existant au point de constituer un horizon indépassable.

Comme indiqué en conclusion, le rapport avait pour volonté de pointer "davantage des questions d'enjeux qu'il nous faudra traiter collectivement, que de réponses "toutes faites", l'affirmation de certitudes qui pourraient avoir le mérite de "rassurer", mais pas d'imaginer, ni de tracer d'autres perspectives". Nous partageons donc l'invitation à continuer "à scruter ces bouts de présents, terreau du futur pour les combattre ou les faire éclore, à prendre des décisions qui donnent sens à nos destinées". Pour construire collectivement cet avenir, il faut le penser en se donnant comme horizon que "tout ordre [n'est que le résultat] de l'articulation temporaire et précaire de pratiques contingentes (que) tout système social [n'est] toujours [que] l'expression d'une structure particulière de rapport de pouvoir", que la prospective ne peut se limiter pas à un simple exercice de prolongement des tendances observables.

La crise de la COVID 19, analysée comme un révélateur des contradictions de la mondialisation libérale au travers du quadruple dumping écologique, social, fiscal et démocratique ne trouvera

pas de solution dans un vaccin ou l'injection massive, sans conditionnalités ni contrôle, d'argent public.

Pour la CGT, il sera donc important de poursuivre l'exercice en confrontant davantage les scénarios au réel des situations de vie et de travail des citoyens. C'est dans cette perspective que la CGT, avec d'autres organisations, travaille à construire et proposer "un monde d'après", au-delà du capitalisme et du patriarcat.

Car c'est d'une démocratie redynamisée que de telles solutions peuvent émerger. Et c'est en se donnant l'objectif d'alimenter celle-ci que notre CESER pourrait trouver son utilité, en étant attentif, dans tous nos travaux, à "ces bouts de présents, terreau du futur", à ne pas rater l'apparition du nouveau dans l'ancien et en acceptant, au-delà de la seule Section Prospective, de les exposer dans leur diversité quand cela semble utile, pour laisser à la démocratie le soin de les combattre ou de les faire éclore.

Au terme de cette déclaration, nous souhaitons adresser un vif remerciement à notre Président de section d'avoir su, pendant ces années faire bon usage du "temps de cerveaux disponible" et d'avoir réussi, dans les circonstances particulières de 2020, à continuer à faire de nos échanges, un moment privilégié de déconfinement de ceux-ci. Merci également à Laurent d'avoir essayé de tirer le meilleur d'échanges riches de leur diversité.

■ INTERVENTION De Jean-Pierre LAC, Au nom du Collège 3

Je ne paraphraserai pas l'excellente présentation de Jean-Pierre CLAVERANNE, mais je souhaite dégager dans le rapport les 2 points saillants sur lesquels s'appuie ma réflexion en tant que membre du Collège 3 et de la section Prospective :

- Une définition qui dépasse la traditionnelle acception de la mobilité comme étant celle des biens et des personnes et qui va bien plus loin : mobilité sociale, mobilité géographique, mobilité des modes de vie professionnels, résidentiels, ... ;
- Des facteurs clés pour les décennies qui viennent. Entre autres :
- La forte croissance de la population mondiale que l'on estime aux alentours de 10 milliards d'habitants en 2050. Il y en aurait plus de 9 millions en Auvergne Rhône Alpes ;
- Les ressources naturelles de notre Terre, la pacha Mama, viendront à manquer et le réchauffement climatique n'arrangera rien ;
- Une économie qui va devoir s'adapter à cette contrainte et mettre un terme à la trop forte croissance des décennies passées ;
- Avec des conséquences préoccupantes :
- En matière de développement des pandémies liées aux contacts internationaux (économie, tourisme, ..) ...
- En matière d'inégalités : géographiques d'abord (pays pauvres qui veulent consommer plus) et sociales ensuite (personnes pauvres de plus en plus nombreuses dans les pays dits développés) ;
- Les gouvernances des Régions, des Etats, des Continents et du Monde vont devoir s'adapter à cette nouvelle donne.

Bien entendu, les évolutions des technologies accompagneront, et provoqueront, ces mouvements (IA, génétique, ...) et le rapport de la Section prospective décrit parfaitement ceci dans 4 scénarios diversifiés.

Mais le thème transversal majeur de tout ce qui va se passer dans le domaine de la Mobilité me semble être l'acceptabilité sociale :

- Des lois toujours plus nombreuses émaneront, comme aujourd'hui, de l'Etat, de plus en plus de l'Europe mais aussi, à l'instar d'autres régions européennes, de nos propres collectivités territoriales. Elles restreindront ou organiseront les mobilités de toutes natures : déplacements, permis de construire, confinements, ... ;
- Plus forte place prise par la stigmatisation car de trop nombreuses lois sont incontrôlables et les citoyens auront tendance à exprimer, soit individuellement soit collectivement (gilets jaunes, ...), leurs désaccords.

Dans ce contexte, le Rôle des associations sera clé.

Nos associations sont en effet impliquées dans les secteurs clés de cette étude : santé, solidarité, parité, environnement, culture, sport, éducation, économie,

Un rapport CESER en 2017 a voulu que l'on considère les associations pour ce qu'elles sont et ce qu'elles font :

- Très impliquées parmi la population : 165 000 associations (vs 4200 communes), 1,6 M de bénévoles impliquées en Auvergne Rhône Alpes, près de 250 000 salariés ;
- Assises sur un Temps associatif plus long que le temps politique ;
- Elles seront instrumentales dans le bon fonctionnement de cette inéluctable évolution des mobilités et de ce qu'elles vont entraîner. On peut en décliner les exemples à partir des facteurs clé mentionnés précédemment :
- Mobilité géographique : accueil et intégration des immigrants étrangers mais aussi de celles et ceux qui changeront de domicile dans la région (démétropolisation ou pas) ;
Soutien au non gaspillage des ressources : transports optimisés de biens et de personnes (co voiturage et au-delà), ramassage des fruits des résidences secondaires,;
- Soutien à l'économie et à sa nouvelle orientation plus frugale : rôle des professions financières vis-à-vis des TPE, associations d'aide aux TPE (cf historiette du scénario 3)
- Acteurs majeurs :
- Du lien social dans la culture, le sport, ...
- De la santé
- Par l'écoute de ceux qui restent au bord de la route, en particulier mais pas seulement, par l'éducation de ceux qui ont du mal à s'adapter aux nouvelles technologies.

Encore faut-il qu'on les écoute, et pour cela qu'elles soient audibles (donc pas suspectes d'être instrumentalisées) :

Actuellement, on n'écoute pas assez les associations :

- Les grandes décisions politiques impliquant les citoyens (confinement, déconfinement) sont prises en circuit fermé ;
- Les ONG, par contre, prennent la parole.

Un des scénarios proposés dans le document de la Section Prospective met en scène une loi de 2031 qui se substituerait à la loi de 1901 et dont on pourrait espérer des dispositions concernant :

- Un Financement des associations qui ne pourra pas reposer sur les seules épaules du secteur public, mais devra être garant de leur pérennité et leur indépendance. Pas de

clientélisme ni de séparatisme ;

- Des modes de fonctionnement (élément de conditionnalité) plus professionnalisés et une gouvernance interne transparente ;
- Un bénévolat de qualité, encouragé qu'il sera par des « crédits sociaux », mis en scène dans divers scénarios de l'étude ;
- Dans ces conditions, la place des associations dans la gouvernance nationale et régionale serait affirmée :
- Participation obligatoire, avec droit de vote, à un certain nombre de décisions impliquant directement la vie des citoyens ;
- Refonte de la composition et du fonctionnement du CESE et des CESER.

Ceci permettra de prendre les associations pour ce qu'elles sont, réellement, des acteurs incontournables de la vie et qui contribuent au dialogue civil.

Contacts

Délégué général

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Déléguée générale adjointe

Véronique MACABEO

veronique.macabeo@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 47 44

Chargées d'études

Laurent DE PESSEMIER

laurent.depessemier@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 08

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Auvergne-Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à notre newsletter sur

lettre.ceser@auvergnerhonealpes.fr

ou retrouvez les informations sur le site internet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

ceser.auvergnerhonealpes.fr

RAPPORT

Année après année, le CESER Auvergne-Rhône-Alpes poursuit son exploration des futurs possibles pour notre belle et grande région, les fameux « futuribles » chers à Bertrand de Jouvenel...

Ainsi, au fil du temps, les études de la section prospective dressent un tableau qui progressivement s'enrichit. Son objectif est de dessiner des cadres de vie possibles pour les 8 millions d'habitants de la région, au travers de scénarios mis en scène.

Pour ce qui touche à la mobilité, le système prospectif adopté comprend 4 types de variables : techniques, modes de vie, gouvernance et variables de contexte. Ces dernières permettent notamment de mesurer la pertinence et la robustesse des scénarios de territoires confrontés aux contraintes externes.

Au final, le CESER a élaboré quatre scénarios de territoire :

« La mobilité à tout prix », « La mobilité encadrée », « Haro sur la mobilité » et « Les mobilités bricolées »

Chacun d'entre eux est précédé d'une historiette mettant en scène des personnages qui l'incarnent. Ces scénarios sont ensuite mis en perspective.

MOBILITE GEOGRAPHIQUE | MOBILITE SOCIALE | MOBILITE PROFESSIONNELLE | NUMERIQUE | INEGALITE SOCIALE | GOUVERNANCE | DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE | TRANSITION ECOLOGIQUE | DEMOGRAPHIE | PROSPECTIVE | AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos : 123RF

ceser.auvergnerhonealpes.fr



CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet - CS 90051 - 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73 - F. 04 26 73 51 98

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND

59 Bd Léon Jouhaux - CS 90706 - 63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
T. 04.73.29.45.29 - F. 04.73.29.45.20