

# EVOLUTION DES RYTHMES ET MODES DE VIE

## De quoi parlons-nous ?

La notion de « mode de vie » se définit comme une « composition – dans le temps et l'espace – des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe » (Pattaroni, 2013). Le rythme de vie peut à la fois être d'ordre physiologique (liés à certains processus vitaux comme le sommeil, l'alimentation), cérébral (la capacité à se concentrer à un moment T) et social (liés à des moments d'interaction aux autres). Les rythmes urbains sont caractérisés par les temps de travail, les styles de vie, de consommation, les activités, la population (sédentaire, fluctuante), les mobilités, etc. L'ensemble de ces éléments forment l'« efficacité temporelle » d'une ville (Thomaier, Henckel, 2013)

## Pourquoi ce facteur ?

Dans notre société contemporaine, les trajectoires des individus se singularisent. Avec les progrès techniques, technologiques et numériques, il est possible d'habiter et de pratiquer une variété de lieux dans des temporalités toujours plus courtes. Ces phénomènes rendent complexes la lisibilité et la compréhension des rythmes et des modes de vie, et ne cessent d'alimenter des tendances contrastées : hyper mobilité vs démobilité ; intensité des rythmes urbains vs mouvement slow etc. Ces rythmes et modes de vie génèrent donc des pratiques de mobilités plus ou moins intenses, et dont les caractéristiques ont des conséquences sur l'usage des modes, carbonés ou non.



## HISTORIQUE

Depuis 1900, le temps disponible, hors de celui passé au travail ou à dormir (temps libre), a été multiplié par 4 : les temps libres occupent 88 % de notre temps éveillé et non travaillé. En 1950, la moyenne parcourue au quotidien par les Français était de 5km, aujourd'hui, elle est de 45km. Plusieurs révolutions historiques dans le secteur des transports contribuent à ces évolutions des rythmes et des modes de vie : la révolution automobile (avec, en lien le développement des infrastructures routières dans tous les territoires), l'expansion des

transports en commun, l'essor de l'aviation, avec des prix aujourd'hui très accessibles vers de multiples destinations, l'émergence des services de transports innovants (covoiturage, transports en libre-service, autopartage), etc. La généralisation d'une société de consommation, l'émancipation progressive des femmes ou encore l'émergence du numérique ont également constitué des éléments très importants dans la transformation des modes de vie avec des conséquences sur les pratiques de mobilité.

## SITUATION ACTUELLE



Avec une espérance de vie plus longue, davantage de temps libre et plus de moyens pour se déplacer toujours plus vite et plus loin, les individus mènent des vies aux parcours singuliers et aux rythmes discontinus. D'autant qu'avec les progrès numériques, ils peuvent être en plusieurs lieux à la fois : physiques et virtuels. On assiste donc à une situation inédite où l'on a la possibilité de se déplacer davantage, et à la fois, de se priver d'un certain nombre de déplacements autrefois inévitables comme le travail (le potentiel de postes télétravaillables est estimé à 36% en France, 130 000 dans l'agglomération toulousaine), les courses ou tout simplement les consultations médicales

(passées de 80 000 en 2019 à 9,4 millions en 2021 !). Le rapport au travail et aux rythmes liés à celui-ci a considérablement changé avec le développement du télétravail : à titre d'exemple, les revendications à la semaine de 4 jours sont en pleine expansion aujourd'hui. Une autre tendance notable : le mouvement *slow* revendique de ralentir les rythmes de mobilité, de production ou de consommation de ressources. Les petites et moyennes villes sont les premières à promouvoir des valeurs liées à la ville lente, les métropoles commencent à prendre des mesures s'y engageant (ex : passage à 30km/h à Toulouse, Blagnac ou Colomiers)

## QUALIFICATION DU FACTEUR



L'évolution des modes de vie et des rythmes de vie est une tendance complexe et disparate. Nous qualifierons différemment les facteurs liés aux rythmes et modes de vie qui tendent vers la décarbonation de la société à horizon 2050. Par exemple, la domiciliation des pra-

tiques (télétravail, e-commerce...) ou la sobriété matérielle qui tend vers l'autopartage ou le covoiturage sont des tendances émergentes, tandis que le « *mouvement slow* » ou encore la démobilité sont davantage des germes de changements

## DYNAMIQUE DU FACTEUR



Il s'agit là de tendances en pleine évolution, dont on ne connaît pas encore l'ampleur.

## MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

Déclin

Disparition

Le facteur est croissant dans la mesure où le rapport au temps (de travail, libre...) est en pleine mutation et les changements de comportements et de pratiques qui tendent vers la décarbonation en train de se développer.

## IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Fort

Les évolutions des rythmes et des modes de vie peuvent avoir un impact fort sur la décarbonation des mobilités, à condition qu'elles soient accompagnées vers cet objectif. Les modes de vie étant une composition de pratiques individuelles, tendre vers la décarbonation suppose de grands changements dans les comportements individuels des usagers (se déplacer moins, se déplacer autrement, se déplacement plus lentement, moins loin...).

Or, ces nouveaux modes de vie s'intègrent dans des contextes matériels (infrastructures, équipements de proximité, connectivité numérique...), et immatérielles (dispositions économiques, sociales, culturelles...) sur lesquelles l'individu a plus ou moins de prise. Les changements des rythmes et des modes de vie engagent donc plus que la seule responsabilité individuelle : ils résultent d'efforts partagés entre le collectif et le singulier.

## DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



Si à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse, un certain nombre de pratiques sont homogènes, d'autres peuvent significativement varier selon les territoires très urbains, de proche périphérie, périurbains : achats, loisirs, voyages, espaces publics... Encourager des rythmes et modes de vie décarbonés implique une série de paramètres, au cas par cas selon les territoires : une connexion internet haut-débit, une organisation des commerces, services et infrastructures dans la proximité, un cadre de vie de qualité (proximité de la nature, espaces publics...), des mesures incitatives à la démobilité et à l'usage de transports alternatifs à la voiture (offre en transports en commun, télétravail dans les institutions publiques et mesures d'encouragement pour les structures privées,

aide à l'achat de vélo...), un réseau logistique décarbonée pour la livraison de biens de consommations... Cette série non exhaustive de paramètres suppose que les territoires urbains (de la petite ville à la métropole) en priorité, soient à même d'encourager des modes de vie décarbonés à horizon 2050. Pour les territoires à faible densité, un certain nombre de leviers sont à renforcer (proximité des services et des commerces, desserte en transports en commun, connectivité...). Au-delà de la question territoriale et des équipements, la question de l'acculturation est importante et demande, pour éviter des disparités territoriales, qu'elle soit prise en charge par des instances nationales / républicaines (ex : école) pour être diffusée sur l'ensemble du territoire.

## RESSOURCES



- Viard, Jean. (2019). Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie. 171p.
- Sénat (2021-2022). « 8 questions sur l'avenir du télétravail, vers une révolution du travail à distance ? ». Rapport d'informations.
- Pattaroni, Lucas (2013). « Mode de vie ». Dictionnaire Forum Vies Mobiles. 10p.
- Kaufmann, V. Ravalet, E. (2019). L'urbanisme par les modes de vie. VuesDensemble. MetisPresses. 285p.



## HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

### HYPOTHÈSE 1 : des modes de vie intenses et hyper spatialisés... par le numérique

En 2050, toutes les générations sont désormais acculturées aux outils numériques (plus de zones blanches, plus de fractures). Les progrès technologiques ont permis de mettre au point et de généraliser des outils de réalité augmentée. On peut désormais vivre des expériences (de travail, de loisirs, sociabilité...) « comme si on y était », avec un système qui permet d'être intellectuellement et collectivement ailleurs, tout en restant physiquement seul chez soi. Le nombre de postes télétravaillables est passé

à 70% de l'ensemble des actifs : des métiers où la présence était autrefois indispensable, comme la chirurgie ou certains secteurs de l'artisanat peuvent désormais être réalisés à distance, par un système robotique connecté à distance. Le rapport au travail a changé avec des semaines de 3 à 4 jours. Cette hausse du télétravail et cette réduction du temps de travail a permis une désaturation importante des infrastructures routières.

### HYPOTHÈSE 2 : révolution du rapport au temps et éloge de la lenteur

Malgré un temps libre plus conséquent, le modèle de société a évolué et fait désormais l'éloge du slow : on valorise la lenteur et la proximité, y compris dans ses déplacements touristiques (ode au tourisme vert et local), dans un contexte où le changement climatique incite à moins se déplacer. Les territoires ont pensé leurs modèles d'aménagement autour de la proximité pour répondre à une demande pressante des habitants (et consommateurs) de pouvoir compter sur les ressources locales.

Parmi les mesures phares, un réseau efficace de logistique décarbonée a été mis en place aux abords des pôles de proximité, désormais plus équilibré sur les territoires. Le rapport à la consommation aussi a changé : on accepte désormais des temps de livraison plus long, on fait avec l'indisponibilité d'accès à certains produits depuis l'autre bout du monde, on valorise les produits de saison dans l'ensemble des restaurations collectives etc.

### HYPOTHÈSE 3 : des modes de vie réglementés

Chaque année, un bilan carbone individuel et collectif (par collectivité et par entreprise) est devenu obligatoire pour aider aux prises de conscience collectives des pratiques du quotidien et pour piloter la quantité d'émissions. Sans déboucher sur des « mesures punitives », ils contribuent à exercer une pression sociale individuelle et collective. L'image de la voiture et de l'avion s'est détériorée dans les représentations collectives. Avec les mesures de quota annuel et individuel qui ont été mises en place, et la taxation des hydrocarbures, l'avion et la voiture sont généralement considérés comme l'option de dernier recours, y compris par les employeurs qui l'ont largement remplacé par le train ou les bus pour les déplacements professionnels éloignés. Face aux quotas carbone qui contraignent les employeurs ne favorisant pas les déplacements décarbonés de ses salariés, ceux-ci favorisent les recrutements de proximité pour assurer des déplacements pendulaires peu carbonés de ses salariés, au détriment de ceux qui vivent loin de leur lieu de travail.

62% des répondants sont d'accord avec la proposition d'une société marchant « au ralenti », ce qui ne serait sans conséquences sur le modèle économique et territorial. Ces résultats traduisent surtout une aspiration partagée à ralentir, et ne plus être dans l'accumulation de biens, d'activités et de flux. Bien que cette hypothèse soit souhaitée par la majorité des répondants, elle n'est pas forcément perçue comme possible dans l'état actuel des choses. Un répondant exprime même l'idée que seule un grand événement de rupture – comme une crise – changerait le modèle de société vers du slow, et que le contexte ne serait pas forcément souhaitable (une lenteur subie).

## CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION



### Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

#### HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, les modes de vie sont intenses et hyperspatialisés et intenses grâce au numérique.



#### HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, le modèle économique et de société a changé c'est l'ère du slow.

La lenteur est privilégiée dans les modes de consommation et de déplacements.



#### HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, les modes de vie sont contraints par des mesures réglementaires dont les quotas déplacements.



Ce taux de réponse est cohérent avec le désaccord relativement partagé parmi les répondants, avec l'idée d'une intensité des rythmes et de l'hyperspatialisation des individus à l'avenir, grâce notamment aux efforts du numérique (69% pas d'accord). Globalement, la question de l'intelligence artificielle, qualifiée de « levier des évolutions » par un répondant interroge, notamment sur l'avenir du travail. Plus généralement, elle rappelle les mêmes enjeux que la question des inégalités d'accès à la numérisation des pratiques : elle changera certes les rythmes et les modes de vie d'une poignée de la population, mais pas de tout le monde.

L'hypothèse relative au quota est intéressante, car elle ne fait pas consensus. On retrouve ainsi une part quasi égale entre des personnes favorables à la mise en place de mesures réglementaires contraignant les déplacements (31%), de personnes mitigées (31%) et d'autres défavorables (38%). Les avis sont donc parta-

gés. D'un côté, des répondants reconnaissant la nécessité de s'adapter aux enjeux écologiques, qui peut passer par la mise en place de quotas mais pas uniquement : par une adaptation de nos comportements, par une réduction des déplacements (slow), par la réorganisation du territoire, ou encore par les progrès du numérique... D'un autre côté, des opposants farouches à la mise en place de mesures réglementaires au nom des droits démocratiques. Cette hypothèse place au cœur du sujet la responsabilité de l'action publique pour encadrer les comportements. On retrouve des débats similaires sur l'hypothèse relative aux quotas carbone. En revanche, la mise en place de taxes semblent davantage faire consensus parmi les répondants (voir les réponses aux hypothèses relatives à la mise en place de taxes cf.fiche « pratiques et usages de la mobilité »). La question des quotas divise davantage car elle touche de plus près des droits fondamentaux (comme la liberté de circuler) que des actions jouant sur le levier prix.

