

## **Densification des temps de déplacement : entre multi-activité et changements de rôles dans les espace-temps de la mobilité.**

### **Organisateurs-trices :**

Guillaume Drevon, Collaborateur scientifique, Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL  
Emmanuel Ravalet, Collaborateur scientifique, Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL  
Luc Gwiazdzinski, Maître de conférences, Laboratoire PACTE Université Grenoble Alpes  
Vincent Kaufmann, Professeur Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL

### **Contact :**

[guillaume.drevon@epfl.ch](mailto:guillaume.drevon@epfl.ch)  
[emmanuel.ravalet@epfl.ch](mailto:emmanuel.ravalet@epfl.ch)  
[gwiazdzinski@univ-grenoble-alpes.fr](mailto:gwiazdzinski@univ-grenoble-alpes.fr)  
[vincent.kaufmann@epfl.ch](mailto:vincent.kaufmann@epfl.ch)

### **Texte d'appel à communications**

Le budget-temps de transport par personne et par jour envisagé comme constant par Yacov Zahavi (Zahavi et Talvitie 1980) tend à augmenter : les personnes consacrent en moyenne de plus en plus de temps à leurs déplacements (Schafer et Victor 2000; Joly, Littlejohn, et Kaufmann 2006). Cette progression favorise l'usage des transports en commun comme le train pour les déplacements les plus longs (Vincent-Geslin et Ravalet 2016). Lorsque les conditions de confort sont bonnes, le temps du transport présente un important potentiel d'activités (Flamm 2004). Cet espace-temps est consacré à des activités multiples qui s'appuient notamment sur la connexion à l'internet mobile (Lyons, Jain, et Holley 2007).

L'espace-temps du déplacement devient de fait, un temps social qui présente une dimension plastique oscillant entre contrainte et liberté. L'articulation des sphères d'activités tout au long du parcours entraîne un changement de rôle du passager hypermoderne (Jaureguiberry et Lachance 2017) qui peut revêtir successivement l'habit du travailleur, celui de membre actif d'une famille, celui du joueur, ou encore celui du contemplatif et du rêveur face aux « paysages en mouvement » (Desportes 2005). Cette densification du temps de déplacement, cette hybridation des rôles (Gwiazdzinski et al. 2016) complexifie les interactions entre les passagers (Riggins 1990). Elle transforme les ambiances de transport et oblige les opérateurs à repenser ces espaces en « tiers lieux » (Oldenburg 1998).

Cette session propose de dépasser la conception lisse de « l'utilisateur type » en interrogeant les figures de l'« habiter » dans la mobilité à travers l'agencement des pratiques et des rôles associés. Elle entend également questionner les imaginaires qui se dégagent de la densification des temps de déplacements au risque de la saturation (Citton 2014).

Les communications attendues pour cette session relèvent d'approches théoriques, méthodologiques et empiriques en lien avec la densification des temps de déplacement et issues de la sociologie, de la géographie, de l'anthropologie ou de l'économie des transports.

## **Bibliographie :**

Citton, Yves. 2014. Pour une écologie de l'attention. Le Seuil.

Desportes, Marc. 2005. Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle. Gallimard.

Flamm, Michael. 2004. « La signification des temps de déplacement : Une catégorisation qualitative ». Recherche, transports, sécurité, no 85: 241 - 59.

Gwiazdzinski, Luc, et al. 2016. L'hybridation des mondes. Elya Editions. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01340804>.

Jaureguiberry, Francis, et Jocelyn Lachance. 2017. Le voyageur hypermoderne. Eres.

Lyons, Glenn, Juliet Jain, et David Holley. 2007. « The use of travel time by rail passengers in Great Britain ». Transportation Research Part A: Policy and Practice 41 (1): 107- 20. doi:10.1016/j.tra.2006.05.012.

Oldenburg, Ray. 1998. The Great Good Place: Cafés, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community. Marlowe.

Riggins, Stephen H. 1990. Beyond Goffman: Studies on Communication, Institution, and Social Interaction. Walter de Gruyter.

Schafer, Andreas, et David G Victor. 2000. « The future mobility of the world population ». Transportation Research Part A: Policy and Practice 34 (3): 171- 205. doi:10.1016/S0965-8564(98)00071-8.

Vincent-Geslin, Stephanie, et Emmanuel Ravalet. 2016. « Determinants of extreme commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon ». Journal of Transport Geography 54 (Supplement C): 240- 47. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.06.013.

Zahavi, Yacov, et Antti Talvitie. 1980. « Regularities in travel time and money expenditures ». In Transportation Research Record. <https://trid.trb.org/view.aspx?id=160276>.

**Mots-clés :** Déplacement, mode de vie, habiter, densification, hybridation, temps sociaux, confort