

Revue *Flux*

Numéro thématique

Le transport, une affaire de mode ? La notion de « mode de transport » en question

Appel à manifestation d'intérêt – Appel à articles

Coordinateurs : Thomas Quillerier, Timothée Mangeart et Pierre Zembri

La notion de « mode de transport » et ses notions dérivées (par exemple : « mode de déplacement », « report modal », « intermodalité », « multimodalité »), sont couramment utilisées dans le champ académique, parmi les professionnels de la mobilité et des transports, ainsi que dans le débat public. Les débats, tant politiques que scientifiques, sur la remise en question de la place de la voiture individuelle dans nos sociétés et l'importance donnent lieu à des discussions sur le développement des modes « actifs », « doux », ou « partagés ».

Historiquement, l'action publique et les activités économiques en matière de transport et de mobilité se sont organisées dans les pays occidentaux autour de différents systèmes sociotechniques et spatiaux (par exemple : ferroviaire, aviation, routier) sur lesquels des véhicules (par exemple : train, avion, voiture) et des activités (par ex. : transport de marchandise ou de passagers pour des motifs variés) viennent prendre place (Baldasseroni *et al.*, 2022). Dans l'Union Européenne, par exemple, ce découpage modal donne lieu à des politiques publiques distinctes amenant à une régulation spécifique de chacun de ces modes (Le Néchet, Commenges, 2021). A l'échelle internationale, cette logique modale, issue des pays occidentaux et du monde de l'ingénierie (Chatzis, 2023), a été diffusée par les industriels et les organisations internationales, conduisant à une structuration des systèmes de transport des pays des Suds de manière opérationnelle sur ce modèle.

Aussi, les connaissances que nous avons des transports et de la mobilité reposent sur cette catégorisation, qualitative ou quantitative, avec, par exemple, le nombre de déplacements par mode de transport ou encore les investissements économiques pour tel mode de transport. La justification implicite d'une catégorisation des transports et de la mobilité en modes de transport repose ici sur l'idée que chaque mode a ses caractéristiques propres, et que celles-ci sont homogènes au sein de chaque catégorie (Amar 1993). Cette catégorisation modale du système de transport se retrouve ainsi dans les enquêtes de déplacements, les modélisations et les prospectives des réseaux de transports afin de quantifier et de qualifier les modes de transport (Chatzis, 2023 ; Commenges, 2013). Par exemple, l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010, en Île-de-France, catégorise le système de transport en six modes : transport collectif, vélo, marche, deux-roues motorisés, voiture, autres.

Pour autant, cette notion, issue de l'ingénierie du trafic, est passée aux sciences humaines et sociales et dans le langage courant, sans jamais avoir fait l'objet d'un travail définitionnel approfondi. La vision par mode des systèmes de transport et de mobilité pose aujourd'hui question pour deux raisons. D'une part, l'offre et les pratiques de mobilité évoluent au gré des évolutions sociales et des développements techniques. Deux grandes évolutions sont mises en lumière. En premier lieu, le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) a participé à une évolution de l'offre de mobilité et favorisé l'émergence de nouveaux acteurs, comme Uber ou Grab, et de nouveaux services,

comme le *Mobility as a Service* (MaaS) ou les véhicules en free-floating, questionnant ainsi la pertinence d'une vision par mode (Boutueil, 2019). En second lieu, les enjeux environnementaux ont amené à la popularisation d'autres manières de se déplacer, avec notamment le développement de l'usage du vélo (Eskenazi, 2024). D'autre part, la formalisation de pratiques de mobilité avec des catégories modales, définies notamment par le système technique associé, le type de véhicule utilisé ou encore les capacités et les performances de ce dernier (Libourel *et al.*, 2022), ne rend pas toujours compte de la diversité des manières dont la mobilité est performée par les individus selon les territoires. Dans les pays des Suds, les pratiques de mobilité des personnes prennent une variété de formes que ne reflètent pas les catégorisations occidentales des modes de transports, comme les taxis- motos ou les minibus, et qui ont amené à des débats politiques sur les transports dits formels ou informels dans les pays des Suds (Audard *et al.*, 2023 ; Cervero, Golub, 2007).

Dans ce contexte, il apparaît important d'interroger scientifiquement la notion de mode de transport, sa définition et son utilisation à l'aune des mutations et des changements qui animent actuellement les sociétés contemporaines. Interroger cette notion revient à adopter une posture réflexive sur la manière dont elle structure la construction de nos savoirs et connaissances et nos manières d'agir sur le monde de la mobilité et des transports. Plusieurs questionnements animent cet appel à articles. Pour quoi et par qui la notion de mode de transport est-elle utilisée ? Comment les modes de transport peuvent-ils être définis et catégorisés ? Quels sont les luttes, les enjeux et les effets politiques, sociaux et techniques de l'usage de la notion de mode de transport et des catégories modales ? En quoi les évolutions des pratiques et de l'offre de mobilité redéfinissent-elles ou remettent-elles en question les catégorisations modales ? Finalement, les systèmes de transport et la mobilité contemporaine peuvent-ils toujours être analysés et structurés au prisme d'une catégorisation modale ? À l'inverse, peut-on faire l'économie de l'usage de la notion de mode de transport ?

Cet appel à articles invite à soumettre des articles fondés sur des recherches empiriques, théoriques et épistémologiques afin de documenter la formalisation et l'évolution de la notion de mode de transport dans les pays des Nords ou des Suds sur une échelle temporelle courte ou longue. L'appel à articles est ouvert à toutes les approches disciplinaires s'intéressant aux transports et à la mobilité (par exemple : géographie, aménagement, urbanisme, économie, ingénierie, sociologie, anthropologie, histoire, sciences politiques). Pour orienter la réflexion, trois axes ont été identifiés. Les propositions d'articles pourront s'inscrire dans un ou plusieurs de ces axes. Les articles ne s'inscrivant pas dans ces axes mais questionnant la notion de mode de transport pourront être accueillis.

Axe 1 : Diversité et évolutions des « modes de transport »

L'objectif de cet axe est de documenter l'évolution des modes de transport d'un point de vue empirique et selon des contextes géographiques et territoriaux variés des pays des Nords et des Suds. L'offre de mobilité a connu de nombreuses évolutions en lien avec le développement des TIC, les politiques de concurrence, les impératifs de transformation écologique de la mobilité ou encore les volontés et envies de se déplacer autrement. En plus de l'attention croissante accordée à la marche, de nouveaux modes de transport ont été (ré)inventés ou ont (ré)émergé, tels que le vélo, le VTC, le covoiturage, l'autopartage ou le tramway. Georges Amar (2010) a mis en avant le processus de « transmodalité », c'est-à-dire « *la production de modes nouveaux à partir des modes existants* », remettant en question les catégories classiques des modes de transports (par exemple : tram-train, pédibus, vélo en libre-service, covoiturage). La réinvention des modes de transport s'appuie sur des pratiques de mobilité construisant des identités plus ou moins fortes, notamment d'appropriation ou de représentation de ces derniers dans la vie des individus (par exemple : la passion du train). Les articles souhaitant avoir une approche historique de mode de transport, de même que ceux analysant les modes de transport futuristes, sont les bienvenus. Cet axe invite aussi les articles discutant des « modes de transports » dans les pays des Suds, souvent peu observés et peu pris en compte dans les analyses scientifiques émanant des pays occidentaux (Audard *et al.*, 2023). Les articles s'inscrivant dans cet axe pourront notamment expliciter en quoi les systèmes et les pratiques qu'ils décrivent constituent, ou non, des modes de transports. Le cas échéant, les articles pourront préciser comment ces évolutions remettent

en question la vision modale des transports et de la mobilité. Ces modes de transports peuvent être analysés depuis des perspectives et des échelles géographiques/temporelles variées : politiques publiques, littératures, infrastructures, fournisseurs et opérateurs de transport, usagers, etc.

Axe 2 : (Re)définir la notion de mode de transport et ses catégories ?

Cet axe a pour objectif de discuter la définition de la notion de mode de transport et des catégories modales dans des contextes variés, de manière méthodologique, théorique et épistémique. Nos manières de penser, documenter et réguler les pratiques de mobilité se reflètent dans les catégorisations modales et les cadres théoriques, méthodologiques et juridiques associés (Gallez, 2015). Les évolutions actuelles de la mobilité amènent à réinterroger ces catégories utilisées et produites par les acteurs de la mobilité et des transports, comme les opérateurs de service de mobilité ou les constructeurs, les acteurs de la puissance publique organisant ou régulant les transports, ou encore les acteurs du monde scientifique. Souvent utilisée sans travail définitionnel explicite, la notion de mode de transport formalise néanmoins des regroupements de pratiques de mobilité selon certains critères (par exemple : type de véhicule, d'engin ou d'infrastructure, vitesse, espace géographique concerné) dans des buts variés (par exemple : politiques/juridiques pour la réglementation, économiques pour les subventions, scientifiques pour la création de savoirs). Aussi, cette vision modale cache des jeux d'acteurs et des luttes définitionnelles amenant, d'une part, à la définition et à la structuration des modes et, d'autre part, à la mise en visibilité et à l'invisibilisation de certaines pratiques de mobilité. Par exemple, l'essor des mobilités partagées depuis une vingtaine d'années ne fait l'objet que depuis récemment d'essais de catégorisations et de classifications dans le monde scientifique et de la mobilité afin de les intégrer dans le paysage politique et social (par exemple : Boutueil *et al.*, 2022). Les articles s'inscrivant dans cet axe pourront ainsi examiner comment les acteurs se saisissent de la notion, comment ils la définissent, dans quels buts et dans quels contextes. Les articles souhaitant examiner des notions alternatives à celle de mode de transport et proposant d'autres formes de découpages des systèmes de transports et de mobilité, comme celle de service de mobilité (Boutueil, 2019), sont les bienvenus.

Axe 3 : Les effets de la notion de mode de transport et des catégorisations modales

Les catégories modales utilisées par les acteurs du transport et de la mobilité tentent d'offrir une description structurée de l'offre de transport et/ou des pratiques de mobilité afin d'en permettre l'analyse et leur gestion dans les sociétés des pays des Nords ou des Suds. Pour permettre une comparaison et une cohérence globale ou systémique, ces catégories doivent maintenir une forme de continuité dans le temps et dans l'espace (Commenges, 2013). Néanmoins, cette exigence de continuité pose problème pour les acteurs s'appuyant sur la notion de mode de transport, comme la puissance publique, les acteurs économiques, ou le monde académique. Plusieurs exemples peuvent être cités. L'inclusion des vélos dans la même catégorie modale que les deux-roues motorisés constitue un exemple canonique de luttes définitionnelles dans le champ des transports et de la mobilité qui a participé à l'invisibilisation de la pratique du vélo et à l'absence de mise en œuvre de politiques publiques spécifiques (Commenges, 2013 ; Héran, 2015). Les TIC peuvent faciliter l'identification de certains modes de transport ou de certaines pratiques de mobilité, comme dans le cas du covoiturage – au risque de confondre la partie (intermédiée par des plateformes numériques) et le tout (comprenant le covoiturage dit informel). Par ailleurs, le découpage de l'offre de mobilité en modes de transports est aussi éminemment territorial et sa transposition dans d'autres contextes géographiques pose question. En particulier, le regroupement de plusieurs types de transport sous le vocable de transport dits « informels » pour les analyses sur les pays des Suds amène à une invisibilisation et une discrimination politique et sociale de pratiques de mobilité jouant pourtant un rôle structurant dans les systèmes de transport et étant aujourd'hui « formalisé » par les puissances publiques (Tanikawa Obregón, 2022). Les articles s'inscrivant dans cet axe pourront ainsi analyser les effets et les limites des usages de la notion de mode sur les systèmes de transport et de mobilité, d'une part, et sur la connaissance que l'on en a, d'autre part. Les articles pourront notamment inclure des réflexions sur l'évolution actuelle ou historique de la notion de mode.

Information aux auteurs

Date limite pour les résumés : 28/11/2025

Les contributeurs doivent envoyer un résumé de 4 000 caractères maximum, ainsi que les noms des auteurs et leurs affiliations institutionnelles, à :

thomas.quillierier@enpc.fr - timothee.mangeart@enpc.fr - pierre.zembri@enpc.fr

Date limite pour les articles complets (première version) : 06/03/2026

Sur la base des résumés pré-validés par le comité de rédaction de la revue *Flux*, les contributeurs auront jusqu'au 6 mars 2026 pour envoyer la version complète de leur article. Celui-ci correspondra aux standards de la revue (cf. note aux auteurs), à savoir un texte de 50 000 caractères maximum (espaces compris), un résumé de 1000 à 1500 caractères en français et en anglais, ainsi qu'une notice biographique de 600 caractères environ.

Plus d'informations sur la revue *Flux* et les consignes aux auteurs :

<https://shs.cairn.info/revue-flux?lang=fr&tab=a-propos>

La publication de ce numéro spécial de *Flux* est prévue pour 2027.

Bibliographie

Amar G. 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, p. 141-51.

Amar G. 2010, *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité : éloge de la reliance*, FYP editions, 228 p.

Audard F., Desmoulière R., Wester L. (dir.) 2023, Se déplacer dans les métropoles des Suds : transports artisanaux, informels, auto-organisés. Editions Karthala. 228 p.

Baldasseroni L., Faugier E., Pelgrims C. 2022, *Histoire des transports et des mobilités en France, XIV^e-XXI^e siècle*, Editions Armand Colin, 240 p.

Boutueil V. 2019, Chapter 2 – New Mobility Services, In : Anne Aguiléra et Virginie Boutueil (dir.), *Urban Mobility and the Smartphone. Transportation, Travel Behavior and Public Policy*, Elsevier edition, p. 39-78.

Boutueil V., Nemett L., Quillierier T. 2022, Trends in Competition among Digital Platforms for Shared Mobility: Insights from a Worldwide Census and Prospects for Research, *Transportation Research Record*, 2676(2), p. 69-82.

Cervero R., Golub A., 2007, Informal Transport: A Global Perspective, *Transport Policy*, n° 4(6), p. 445-457.

Chatzis K., 2023, *Forecasting Travel in Urban America*, The MIT Press, 416 p.

Commenges H., 2013, L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports, Thèse de doctorat, Université Paris- Diderot - Paris VII, 392 p.

Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Editions Anthropos, 160 p.

Eskenazi M., 2024, Les politiques du vélo en Europe : le cas du Grand Lyon et de Hambourg, In : Gaële Lesteven, *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde*, ISTE editions., p. 195- 216.

Gallez C., 2015, La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est, 264p.

Héran F., 2015, *Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Editions La Découverte, 255 p.

Le Néchet F., Commenges H., 2024, Écueils catégoriels pour l'analyse de la mobilité urbaine, In : Gaële Lesteven, *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde*, ISTE editions, p. 219-256.

Libourel E., Schorung M., Zembri P., 2022, *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*, Editions Armand Colin, 286 p.

Tanikawa Obregón K., 2022, Les acteurs de la mobilité urbaine à Mexico : les interdépendances au cœur des processus d'intégration, *Flux*, n° 128, p. 47-65.