

Collectif de la mobilité apprenante

Préfiguration d'un référentiel d'intervention en ingénierie de la mobilité

Synthèse du séminaire du 19 décembre 2018 à Lyon

Pourquoi faut-il refonder l'ingénierie de la mobilité ?

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les experts scientifiques et techniques du transport (et plus récemment de la mobilité) observent, analysent, réalisent des prévisions et évaluent les politiques et les projets avec une boîte à outil de compréhension et d'action qui s'est constituée progressivement. Cette boîte à outils a été pour l'essentiel construite par les structures techniques et expertes dans l'optique de proposer aux décideurs, en particulier publics, des projets et des solutions optimisées. La logique de conception de cette boîte à outil est finalement technico-administrative et repose sur une vision descendante selon laquelle les projets sont élaborés dans les technostructures, validés (ou pas) par le pouvoir politique et in fine, accepté par la population et le territoire concerné.

Des mutations socio-économiques de grande ampleur viennent remettre en cause ce schéma et peuvent expliquer les insuffisances et les limites des politiques publiques en matière de mobilité. Elles se traduisent en particulier par un affaiblissement progressif de la capacité d'intervention publique tout au long de ce processus top-down. L'élargissement du champ des connaissances à mobiliser, la raréfaction des financements publics mobilisables, la nécessité de croiser des domaines d'interventions variés, la présence de capacités d'innovation largement au-delà de la sphère de l'expertise publique, l'aspiration à une meilleure maîtrise de leur avenir par les citoyens et les territoires, sont autant d'éléments qui appellent à une remise en cause de ce mode de conception descendant des projets et politiques de mobilité. Ce qui est fondamentalement en jeu, c'est notre capacité à proposer des processus et méthodologies qui inversent ces logiques : ***partir des aspirations, des besoins, des capacités d'initiatives et des propositions des usagers et des acteurs de terrain pour élaborer et déployer les solutions de mobilité de demain acceptables et adoptables par les usagers.***

Si l'on veut promouvoir une approche de la mobilité qui aide à appréhender les besoins quotidiens des territoires (les modes de vie et de production et d'organisation générateurs de besoins de mobilité) dans un cadre plus global que celui de la chaîne actuelle du transport et des déplacements, ***il faut refonder l'ingénierie de la mobilité, c'est à dire les éléments de compréhension et d'action (concepts, méthodes et outils techniques), dont devraient disposer les conseillers et les services d'appui des collectivités et des entreprises dans leurs missions d'observation, d'analyse et d'identification des réponses pour les politiques et les projets de mobilité.***

Sur quelles bases élaborer un référentiel d'intervention ?

Les auteurs du présent document ont voulu créer les conditions d'une intelligence collective et d'une approche interdisciplinaire en vue de rechercher un langage commun entre les concepteurs et les utilisateurs : les premiers garantissant la validité théorique et méthodologique du référentiel et du modèle d'intervention en ingénierie de la mobilité ; et les seconds s'assurant de la faisabilité, la maniabilité voire l'acceptabilité sociale ou organisationnelle des dispositifs construits. Au stade de leurs travaux de préfiguration, cette convergence peut s'organiser à partir de ***quatre exigences déterminantes pour fonder l'ingénierie de la mobilité :***

1. ***Partir des activités qui génèrent les mobilités***, afin de comprendre et d'agir sur les systèmes d'organisation sociales (travail, santé, loisirs...) en considérant la mobilité comme ressource nécessaire à leur exercice.
2. ***Observer et décrire les « territoires de vie » des populations***, dont l'organisation géographique, concentrée ou trop souvent fragmentée, révèle à la fois les problèmes sociaux et des opportunités de réponses.
3. ***Conduire un processus associatif de production de réponses***, à partir de l'identification de situations-problèmes révélatrices d'une pluralité de pistes de solutions.
4. ***Apporter des éléments de compréhension-évaluation*** des mécanismes et des impacts, pour permettre à chacun des intervenants associés à la démarche de disposer de références communes.

1. Partir des activités qui génèrent les mobilités

Permettre à chacun de réaliser des activités individuelles, avec ou sans déplacements

Des évolutions irréversibles comme la mondialisation économique, la transition énergétique, la société numérique ou digitale conduisent à une véritable révolution anthropologique dans les modes de vie quotidiens des êtres humains pour communiquer entre eux, travailler, vivre dans des espaces donnés, consommer, se soigner, se déplacer...

Ces facteurs externes élargissent le modèle représentation-action de la mobilité, qui, bien au-delà d'une question de transport ou de déplacement, concerne toutes les formes d'action qui facilitent les activités humaines : ***l'enjeu de la mobilité, c'est de permettre à chacun de réaliser des activités individuelles ou collectives et d'accéder ou de bénéficier des services de la vie quotidienne qui leur sont associés.***

La mobilité comme médiation des activités humaines

Appréhender la mobilité comme médiation des activités humaines est une véritable alternative aux approches classiques focalisées sur le transport et les services de mobilité qui lui sont attachés : il s'agit de porter un regard aussi diversifié que possible sur les "problèmes" de mobilité décrits et en remontant autant que se faire à leur genèse, à savoir l'organisation des activités humaines.

Exemple : pour les entreprises, les liens qui structurent les chaînes de valeur de leurs activités ; pour les personnes âgées, les flux d'information et de déplacements liés à leur entourage ; pour la mobilité et des services urbains, le fonctionnement des activités logistiques omniprésentes dans les espaces urbains.

Une réponse aux défis de la transition énergétique et climatique

L'efficacité des mesures mises en œuvre ou envisagées en matière de transport se heurte au « temps long » d'adaptation des modes de vie à de nouvelles pratiques de déplacements, et peuvent conduire à leur rejet massif en l'absence de solution alternative crédible à l'usage de la voiture particulière.

Dans cette situation d'urgence écologique et de panne de la finance publique, l'amélioration de la mobilité devrait être principalement recherchée par des transformations dans l'organisation des activités qui facilitent les modes de vie et limitent la nécessité de déplacements physiques.

2. Observer et décrire les « territoires de vie » des populations

Faire face au défi des inégalités sociale et territoriales

Avec la fragmentation des territoires et la fragmentation de l'emploi, les politiques locales de mobilité doivent faire face au défi des inégalités sociale et territoriales, entre des villes denses qui concentrent les activités et services supérieurs avec un large choix de moyens de mobilité, et des territoires périurbains ou ruraux dans lesquels, par exemple, la voiture individuelle est indispensable à la vie quotidienne, et les personnes qui n'en disposent pas deviennent « exclues ».

La mobilité devient une variable d'ajustement qui se répercute dans l'augmentation des budgets temps et argent consacrés au déplacement, des complications de santé et d'organisation de la vie quotidienne

La mobilité comme ressource de « fertilisation » des territoires

La mobilité n'est plus uniquement un enjeu de gain de temps pour réaliser des déplacements, mais un enjeu d'organisation des activités de la vie quotidienne et d'utilisation des services qu'elles impliquent, lié aux capacités (physiques et/ou numériques) d'accès des personnes à une variété de services urbains : travail, santé, commerce, formation, loisirs, qui peuvent être organisés en conséquence.

Et si le véritable enjeu pour un territoire n'était pas tout simplement de valoriser l'espace en associant la rencontre physique et la communication numérique : rechercher les mobilités qui fertilisent les territoires !

Les « marqueurs » de la géographie territoriale

Cerner et décrire le « territoire de mobilité », comme cadre de référence de politiques ou de projets locaux. en vue d'identifier les déterminants essentiels de son fonctionnement et ses modes de régulation. Par exemple : les populations rencontrant de réels obstacles à la mobilité (pour une mobilité inclusive) ; les potentialités de

développement et d'intégration de services de transport alternatifs à la voiture personnelle (enjeu des plateformes numériques d'information) ; les effets des congestions urbaines récurrentes sur les pratiques sociales ...

La géographie de la mobilité est un marqueur écologique de nuisances collectives : insécurité, pollution de l'air, isolement, encombrement de l'espace, consommation de ressources non renouvelables... Mais aussi un potentiel de transformation des pratiques sociales, avec les outils numériques comme facilitateurs de transitions.

3. Conduire un processus collectif de production de réponses

Identifier les situations-problèmes

La description de la situation et des attentes du territoire peut masquer des questions non élucidées ou cachées (les difficultés à surmonter) : il s'agit d'identifier les « situations-problèmes » exprimées comme telles par les personnes ou les organisations, au cours desquelles la mobilité a été empêchée ou retardée ce qui a eu pour conséquence d'affecter la mise en œuvre de l'activité qu'elle était censée servir.

Comprendre la situation, les attentes, les enjeux internes et externes exprimés ou non, pour lesquels la mobilité peut révéler des problèmes d'organisation d'une activité ou d'un service collectif permet de remonter aux causes, lesquelles ne dépendent pas nécessairement du fonctionnement des transports, mais plus fréquemment l'organisation de la chaîne de production des activités ou des services aux personnes.

Co-construire des réponses

Partant de « situations-problèmes » il s'agit d'associer les personnes concernées à leur mise en place pour faire en sorte qu'elles acceptent puis s'approprient les solutions envisagées. Et de créer les conditions pour que les personnes directement concernées puissent suivre des chemins d'évolution, ce qui ne se limite pas à recourir à des voies standardisées...

Le processus d'élaboration de réponses de mobilité doit être conçu comme partie intégrante d'un projet (ou d'une vision d'ensemble) prenant en compte à la fois : les enjeux de long terme de cette collectivité et de son environnement (périmètre élargi) ; les facteurs qui interagissent tels que la faisabilité technique et économique, les déterminants urbains et sociaux, l'acceptabilité par les acteurs internes et externes...

Le praticien-conseil en mobilité, facilitateur de projets

Inséré dans les réalités des territoires le praticien de la mobilité est un facilitateur de projets. Pour lui la démarche de co-construction s'impose, qu'elle vienne du terrain ou des experts. Afin de comprendre les acteurs locaux et pouvoir les aider, il doit avoir un minimum d'éléments culturels, sociologiques et politiques sur le territoire. Une fois le projet construit, il doit être capable de mesurer son appropriation par la population en s'attachant aux comportements et aux perceptions.

Il anime ainsi une démarche collaborative faisant intervenir les concepteurs et leurs utilisateurs, « learning in doing »

4. Apporter des éléments de compréhension et d'évaluation

Adapter les modèles économiques à la pédagogie du débat collectif

Les outils actuels d'analyse économiques (champs de connaissance et champs d'action) ne sont pas neutres, car leurs fondements reposent sur des choix politiques non explicités. Il faudra « ouvrir la boîte noire », et mettre sur la table des outils qui combinent solidité scientifique et simplicité de compréhension pour le plus grand nombre.

La question se pose de façon récurrente pour le partage des coûts de la mobilité qui peuvent être privés (dépenses des usagers), publics (ressources fiscales) ou environnementaux (externalités de sécurité, de pollution, voire de congestion). La compréhension de ces coûts est essentielle pour éclairer des arbitrages politiques entre les contraintes géographiques, les besoins et attentes des acteurs économiques, et les aspirations sociétales notamment d'environnement et de qualité de vie.

Choisir des indicateurs pertinents pour l'évaluation des solutions

Sur quelle « vision de long terme » le projet est-il fondé ? Selon quels critères doit-il être évalué ?

Il s'agit d'identifier les indicateurs idoines et la méthode de leur déploiement pour s'assurer que la solution appliquée est efficiente avant sa généralisation et qu'elle constitue une étape « sans regret » dans une vision de long terme.

La mobilité est un indicateur de qualité de vie urbaine et sociale, au travers des liens de proximité qu'elle rend possible. A condition d'identifier les gagnants et les perdants, les niveaux d'exclusion ou d'inclusion issus de situations observées et/ou d'actions engagées...

L'évaluation doit enfin décrire fonctionnement et la résilience des solutions retenues par rapport à des perturbations de la mobilité qui peuvent être techniques (coupures d'itinéraires, pannes de services, économiques (retards de livraisons, fermeture d'activités), sociales ou environnementales...

Rassembler les conditions d'appropriation durable des solutions retenues

Il s'agit à la fois d'impulser les bons leviers de changement de comportement (entre la contrainte, la persuasion, l'incitation, et les stratégies d'accompagnement), de veiller à la crédibilité des projets innovants (stratégies commerciales d'accompagnement et de sortir les innovations de leurs situations de niches (expérimentations de pratiques parallèles)

En conclusion : ce qu'il reste à faire

Des actions d'information et de formation ciblées sur les maîtres d'ouvrage des collectivités territoriales et les responsables des entreprises.

Un guide opérationnel utilisable les conseillers en mobilité, notamment pour leurs interventions dans les territoires peu denses, avec les retours d'expériences indispensables (ingénierie d'intervention).

Des modèles de compréhension-évaluation pour l'accompagnement des débats collectifs sur les thématiques complexes (ingénierie scientifique).

Le collectif de la mobilité apprenante

En septembre 2017, un groupe de chercheurs, d'experts et de praticiens de la mobilité se réunissait à Rennes, pour poser les jalons d'une refondation du « système de représentation, d'analyse et d'action sur la mobilité ». Sous l'appellation de « Collectif de la mobilité apprenante », ce groupe a contribué aux débats des Assises nationales de la mobilité par un « cahier d'acteurs », et s'est donné ensuite comme objectif l'élaboration d'un « référentiel d'ingénierie de la mobilité » destiné à rassembler et ordonner les connaissances scientifiques ainsi que des méthodes et instruments susceptibles de permettre à des décideurs et leurs services d'aborder la mobilité dans un champ élargi de compréhension et d'action, en posant autrement la problématique.

Réalisés sous le pilotage conjoint du Consortium Bretagne Mobilité Augmentée, du Laboratoire Aménagement Economie Transport de l'Université Lyon 2, du Cerema – Territoires et villes et du Comité Transport d'Ingénieurs et Scientifiques de France, les réflexions du Collectif de la mobilité apprenante, issues d'un séminaire tenu le 19 décembre 2018 à Lyon, livrent un premier travail de préfiguration de ce référentiel d'intervention en ingénierie de la mobilité.

Ont participé ou contribué à ces travaux :

Anne AGUILERA ; Claude ARNAUD ; Jean-Paul BIRCHEN ; Alain BONNAFOUS ; Stéphanie BORDEL ; Christelle BORTOLINI ; Guy BOURGEOIS ; Virginie BOUTUEIL ; Stéphane CHANUT ; Gérard CHEVALIER ; Jean COLDEFY ; Yves CROZET ; Jean-Claude COULET ; Laetitia DABLANC ; Sandrine DE BORAS ; Jean-Luc DESPOIS ; Valérie DREYFUSS ; Esther DUBOIS ; Bruno FAIVRE-D'ARCIER ; Mathieu FLONNEAU ; Jean-Luc HANNEQUIN ; Olivier KLEIN ; Joris MARREL ; Eric LE BRETON ; François LE POULTIER ; Frederic LESCOMMERES ; Fabien LEURENT ; Jean OLLIVRO ; Jean-Pierre ORFEUIL ; Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE ; Sylvie PONTUS ; Jacques ROUDIER ; Michel SAVY ; Alain SOMAT ; Alain SAUVANT.