



Pour une mobilité innovante et intégratrice

Contribution à la clôture des Assises nationales de la Mobilité

Jean-Luc Hannequin - Bretagne Mobilité Augmentée (BMA)

Olivier Paul-Dubois-Taine - Ingénieurs et Scientifiques de France(IESF)

Le 5 décembre 2017

La mobilité est si intriquée dans la réalisation de nos activités quotidiennes que l'on en a oublié sa fonction : nous relier aux autres pour poursuivre ailleurs ce que nous avons commencé ici. Jusqu'à l'intrusion massive du numérique, le but d'un système de mobilité, né avec le chemin de fer et l'automobile, a été de transporter massivement des voyageurs pour couvrir des distances plus ou moins importantes à l'aide d'infrastructures et de moyens de transport toujours plus performants, et limiter ainsi ce temps qui suspend la réalisation d'une activité ou ce temps pour accéder à un service.

Fondé sur le couple « transport - déplacements physiques », ce modèle atteint des limites économiques et environnementales puisqu'il ne garantit plus vraiment à l'usager la maîtrise de son temps, principal obstacle à la maîtrise de sa mobilité pour réaliser ses activités quotidiennes.

Pour surmonter ces impasses bien connues et offrir à nos concitoyens plus de mobilité en respectant les exigences d'un système de transport fiable et durable, il faut ouvrir notre champ de vision et d'action. C'est en observant que la digitalisation inexorable des activités et des services modifie structurellement l'amplitude des mobilités qu'il devient possible de s'affranchir des distances et du temps de déplacement, et d'utiliser les capacités du numérique pour relier quasi instantanément les activités humaines : les déplacements peuvent alors se limiter à ce qui est nécessaire à chacun. C'est en repartant des conditions de réalisation des activités que nous pouvons mobiliser l'intelligence de tous les acteurs d'un même territoire, - entreprises, associations, services publics, habitants – afin de co-construire des services personnalisés et agiles sans augmenter le besoin de transport, à partir d'un socle de ressources de mobilités réellement partagées, car érigé en un bien commun à préserver.

Cet élargissement du champ et du périmètre de la mobilité ouvre des possibilités inédites d'innovation : accélérer la transformation du cœur des activités soumises à la globalisation des échanges ; proposer des ressources d'agilité à l'organisation des activités qui doivent accélérer les échanges ; concevoir avec les usagers des bouquets de services personnalisés à partir de ressources de mobilités partagées ; relocaliser des activités et des services en proximité de la vie des gens pour éviter les déplacements à ceux qui le peuvent, et ne plus pénaliser ceux qui n'ont pas de moyens de transport ; animer les mobilités de proximité pour accéder à des services et activités à distance des lieux de vie ; aider les personnes à recourir au digital...

Le développement de la mobilité peut ainsi se fonder sur les quelques principes d'action présentés ci-dessous

1. Inscrire la mobilité dans la perspective du 21^{ème} siècle

La mobilité doit réintégrer, dans sa vision et dans ses modes d'action, la nécessité de transformation des activités humaines et des modes de vie.

La mobilité des personnes et des biens, c'est ce qui rend possible la réalisation des activités individuelles et collectives de chacun, en vue d'accéder ou de bénéficier des services de la vie quotidienne qui leur sont associés : travailler, se soigner, acheter, se former, se divertir...

Fondée sur la réduction des distances et du temps, en combinant les performances du transport en termes de vitesse, de fiabilité et de commodité, l'organisation du système des déplacements de la vie quotidienne a permis un développement très important des activités économiques et sociales avec des effets bénéfiques sur le développement économique et sur la qualité de la vie.

Ce système atteint aujourd'hui ses limites : ses possibilités de réponses aux besoins de mobilité des personnes et des activités ne sont plus soutenables eu égard aux exigences budgétaires et environnementales, et à l'accroissement des inégalités sociales et territoriales qu'il contribue à produire.

La révolution numérique - digitalisation, démonétisation, désintermédiation, dématérialisation... - bouleverse l'organisation de toutes les activités humaines et particulièrement la mobilité qui permet leur réalisation, par exemple : des organisations déconcentrées (services de santé de proximité connectés à des hôpitaux spécialisés) ; de nouvelles formes de dématérialisation (commandes par internet) ; le travail à distance (espaces de télétravail) ; la relocalisations de services et d'activités en proximité ; des services d'aides à la personne, qui évitent ou facilitent l'accès aux activités...

Avec ces bouleversements technologiques et sociétaux, la mobilité, en tant qu'activité socio-économique, est entrée elle-même dans une dynamique de transformation que ses parties prenantes doivent engager : en adaptant le système actuel des déplacements à partir de nouvelles données ; et en le refondant à partir de nouveaux repères liés aux exigences de réalisation des activités économiques et sociales.

En permettant d'accroître la mobilité des populations et des entreprises dans le respect des exigences d'un système de transport «durable», l'innovation technique (le digital) et l'innovation sociale (l'intelligence collective territoriale) constituent deux piliers de la refondation de la mobilité.

2. Construire la mobilité dans une vision intégratrice

Reconfigurer le système de mobilité et en élargir le champ d'action pour répondre aux exigences de réalisation des activités quotidiennes de la population, en intégrant tous les acteurs publics et privés.

Plus que de réduire les coûts du système de mobilité marqué par la raréfaction des finances publiques, il faut envisager la mobilité comme une ressource utile au développement des activités.

Afin de contrer les effets d'une économie globalisée qui tend d'une part, à concentrer les activités dans les métropoles avec des flux de déplacements intenses et difficiles à satisfaire sans congestion de l'espace et, d'autre part, à isoler des territoires périurbains et ruraux éloignés des lieux de travail et des services essentiels de la vie quotidienne, il faut élargir le champ des actions de la mobilité pour donner la possibilité à chacun de réaliser les activités qui sont les siennes et d'accéder aux services essentiels de la vie quotidienne.

Ce champ d'action concerne non seulement la disponibilité de systèmes de déplacements physiques ou d'accès dématérialisés, mais aussi la localisation et l'organisation des activités et services de proximité pour limiter l'empreinte des déplacements : l'habitat et l'aménagement urbain, les équipements de commerce, de santé, de loisir..., et plus généralement les actions des entreprises et des organisations collectives pour réaliser différemment leurs activités et éviter les déplacements liés à des dysfonctionnements organisationnels.

Ce qui implique de faire émerger, au sein d'un même territoire de vie, une compétence collective pour animer les différentes « parties prenantes » de la mobilité :

- les entreprises pour manager la mobilité - de leur personnel et de leurs clients, de leurs ressources -, et accroître ainsi leur performance économique et sociale ;
- les habitants en quête de nouvelles formes de mobilité pour regagner de l'espace de liberté ;
- les professionnels du numérique pour accélérer la dématérialisation de certaines activités ou de services qui générateurs de flux importants de déplacements ;
- les professionnels du transport et de la gestion de la voirie, susceptibles de proposer des bouquets de services mutualisés (transporteurs, stations-service, garagistes, plateformes d'accès) et d'adapter en conséquence l'espace public (réseaux d'itinéraires piétons et vélos, covoiturage...);
- les services d'aide sociale pour les personnes « en difficulté de mobilité », pour l'éducation, la culture, la santé, l'accès à l'emploi... ;
- l'autorité publique territoriale pour préserver les ressources collectives de la mobilité, les utiliser à bon escient, en anticiper les évolutions, impliquer la population et les autres acteurs...

Plus qu'un coût, la mobilité, qui a permis le développement du XXème siècle en rendant possible les déplacements de masse, devient une ressource précieuse - avec un fort effet de levier - pour inscrire nos activités dans l'écosystème du XXIème siècle.

3. Développer une ingénierie d'animation de la mobilité dans les territoires

Confier, aux élus les plus proches des besoins de la population, la mission d'animer les mobilités de proximité pour améliorer les modes de vie des habitants, à partir d'une compétence collective.

Les élus du bloc communal (Communes, EPCI, syndicats, ou autres structures couvrant le territoire) sont particulièrement bien placés pour comprendre les situations et les problèmes de leurs concitoyens, et utiliser le levier de la mobilité afin d'améliorer les modes de vie des habitants et l'organisation des activités économiques et sociales. Même s'ils disposent déjà de leviers d'action dans le cadre de leurs compétences d'aménagement urbain et de gestion de la voirie locale, beaucoup manquent d'expériences et de ressources d'intervention pour garantir un « bien vivre » ensemble qui serait fondé sur une vision élargie de la mobilité ; ils ont besoins d'un support technique pour maîtriser cette compétence d'animation des mobilités de proximité et apporter des réponses utiles (et généralement peu coûteuses) au plus près des situations. ***Pour assurer cette fonction permanente, ces élus devront disposer de moyens d'ingénierie de la mobilité à partir de laquelle ils pourront réinventer de nouvelles formes de services collectifs.***

Ils pourront ainsi organiser la mixité fonctionnelle des ressources et des usages telles que : la relocalisation d'activités pour éviter les déplacements ; l'accès à des services dématérialisés ; des bouquet de services de mobilité pour réaliser des activités ou accéder à des services à distance des lieux de vie ; des espaces de stationnement (covoiturage, centres commerciaux) ; la mutualisation du parc de véhicules des particuliers ou des collectivités ; l'information multimodes et multiservices sur les solutions de mobilité ; les conseils personnalisé en matière de mobilité...

Ils pourront utilement redéployer les économies liées la mise en place de de nouveaux services, qui se substituent en partie à des services existants (transports publics, services sociaux aux personnes, etc.)

L'enjeu de la mobilité locale est alors de mobiliser ces acteurs du territoire sur des objectifs d'intérêt collectif : ***la mobilité quotidienne pensée comme un « bien commun » et gérée au quotidien pour améliorer les modes de vie des habitants, pour apporter des réponses aux nécessités de transformation des activités, pour anticiper les évolutions..., faisant du territoire un territoire apprenant et innovant.***

4. Impulser le changement à partir des acquis d'expérience

Introduire l'animation (ou management) de la mobilité dans la gouvernance territoriale des Régions, des Autorités organisatrices de la mobilité et des entreprises.

Impact fréquent des nouvelles technologies d'usage collectif, la disruption - entraînant des pertes de repères – résulte de la nature même de la mobilité et de sa fonction sociale. Plus que par de grands discours, cette disruption sera assumée par l'apprentissage de nouvelles formes d'action.

Le management de la mobilité à l'échelle des territoires de vie devient la composante essentielle des politiques territoriales de développement économique et social. Il permet à l'entreprise de conjuguer une plus grande ouverture sur les marchés et la réduction des déplacements qui sont souvent liés à des dysfonctionnements locaux. Il permet aux élus territoriaux de relier, à l'échelle d'un bassin de vie, les utilisateurs de ressources, les offreurs de moyens et de services, et les collectivités pour qu'ensemble ils développent une compétence partagée.

Cette mission d'animation doit faire partie intégrante des compétences des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), et de celles des Régions, en leur qualité de « chef de file des transports et de la mobilité ». Elle ne doit pas se placer dans des logiques descendantes, mais davantage apporter des ressources d'ingénierie de la mobilité aux acteurs de proximité, notamment dans les communes rurales n'ayant pas la compétence d'AOM.

Les entreprises et établissements devront également disposer de ressources d'ingénierie pour s'emparer de la mobilité, afin de transformer leurs activités et éviter les déplacements dysfonctionnels. Dans un même cadre territorial des mobilités quotidiennes, ils pourront partager des préoccupations d'intérêt collectif et contribuer plus étroitement à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques locales de la mobilité, en vue : de rendre compte de la réalité de leurs contraintes ; de susciter des adaptations de leur organisation qui s'avèreraient bénéfiques pour tous (plans de mobilité d'entreprise) ; et, plus généralement, de faire émerger une éthique territoriale des acteurs économiques et sociaux en matière de mobilité.

Cette mobilisation des acteurs pour apprendre de l'action et par l'action ne fera pas l'économie d'une adaptation des outils scientifiques et techniques à cette vision élargie de la mobilité, dans les domaines de l'observation, la modélisation, l'expérimentation et l'évaluation, en vue de produire des ressources d'ingénierie de la mobilité pour accompagner la mutation du système de représentation-action à disposition de tous les acteurs.

5. Concentrer l'aide publique sur les investissements transférables

Cibler les aides publiques vers les investissements de mobilité des entreprises et des collectivités territoriales qui s'insèrent dans des dynamiques de diffusion à grande échelle.

Dans le monde de la mobilité du 20^{ème} siècle, l'investissement d'infrastructures était dominant et il bénéficiait à tous. Pour entrer dans ce nouveau dessein de la mobilité, il s'agit d'apporter des ressources à chacun pour franchir le passage, ce qui inverse le mode de transformation du système.

La valeur socio-économique nouvelle créée par les différentes formes d'action de la mobilité sur nos activités peut notamment produire : de l'accroissement de la performance des entreprises par des économies de déplacement ; de la réduction des nuisances environnementales produites par les déplacements évités ; de l'accroissement du bien-être social des populations en difficulté ; du supplément d'attractivité du territoire lié aux facilités d'accès aux activités de la vie quotidienne.

Pour assurer des incitations et un suivi à l'échelle nationale pour l'information et le transfert les innovations locales réussies à d'autres situations présentant des caractéristiques comparables, il faudra mobiliser l'intervention des grands acteurs économiques et sociaux (chambres de commerces et d'industrie, filière automobile, grande distribution, hôpitaux, universités...) à charge des Régions de redistribuer les moyens d'innovation (ingénierie de la mobilité et aides à l'investissement) et d'assurer la diffusion des expériences réussies.

ANNEXE

Principales dispositions à introduire dans la loi d'orientation sur la mobilité

- ➡ *Introduire, dans les principes généraux du code des transports, une définition élargie du champ de de la mobilité, comme ressource ou dispositif de mise en relation pour permettre à chacun de réaliser les activités et d'accéder ou de bénéficier aux services essentiels de la vie quotidienne, sans nécessairement imposer un déplacement physique.*
- ➡ *Introduire, dans les principes généraux du code des transports, un objectif d'allocation de ressources permettant aux habitants de réaliser leurs activités et l'accès aux services de la vie quotidienne qui leur sont associés, vers lequel doivent tendre les politiques locales de mobilité, avec le concours des acteurs économiques et sociaux directement concernés.*
- ➡ *Introduire, dans les principes généraux du code des transports, un principe de responsabilité des acteurs économiques et sociaux pour concourir au développement et au bon usage des ressources de mobilité, en co-construisant, dans les territoires de vie de proximité, des solutions adaptées aux besoins des différentes populations tout en anticipant leurs évolutions,*
- ➡ *Introduire, dans les textes relatifs aux compétences des autorités organisatrices de la mobilité, une finalité et un contenu de la mobilité élargi à toute forme d'action qui facilite l'accès aux services liées à la réalisation des activités de la vie quotidienne en limitant la nécessité de transport*
- ➡ *Conférer à la Région le statut d'autorité organisatrice de la mobilité sur l'ensemble du territoire régional, avec la responsabilité de constituer un dispositif d'appui aux territoires via un réseau territorial d'ingénierie de « conseillers-animateurs de la mobilité », mis à disposition des élus du bloc communal (selon des conventions à prévoir dans la loi) dans les territoires qui n'ont pas la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.*
- ➡ *Inscrire, dans les missions des autorités organisatrices de la mobilité, l'élargissement du champ des politiques locales de mobilité à la réalisation d'expérimentations avec des bilans ex-post pour une reproduction à grande échelle.*
- ➡ *Lever les obstacles réglementaires à la mutualisation des moyens et au partage des ressources ;*
- ➡ *Elargir l'objectif des plans de mobilité d'entreprises aux mesures ayant pour effet d'améliorer la performance de l'entreprise en limitant les déplacements non nécessaires.*
- ➡ *Engager un programme de recherche et d'expérimentation scientifique et technique, ciblé sur l'ingénierie de la mobilité.*