

LES DEFIS DES NOUVELLES MOBILITES

04/06/2009

Nos travaux de sociologie nous amènent aux frontières des transports, de la ville et du numérique. Ces perfusions de disciplines deviennent une évidence aussi pour les acteurs de mobilité qui doivent quitter leurs postures d'experts des transports pour aller ailleurs en quête d'innovations. Cette parallaxe est celle d'une prospective du présent : quelles sont les transformations qui se préparent que nous ne voyons pas parce qu'elles sont masquées par d'autres préoccupations ? C'est cet autre regard sur les mobilités que nous vous proposons de partager. Dans cette perspective qui ne confond plus transport et déplacement, les mobilités sont dans un drôle d'état. Tout est prévu par les spécialistes, tout est équipé, tout est en place, mais la guerre des mobilités ne se passe pas là où l'attendait. La demande qui émerge aujourd'hui ne trouve pas ses réponses dans les logiques d'hier. La demande ne s'exprime pas dans un surcroît de mobilité que lui impose la société mais dans d'autres qualités de mobilité. Pourtant – ce sera notre propos, après avoir proposé un diagnostic –, tout existe pour affronter les défis de ces nouvelles mobilités.

Une offre de transport riche et composite

On ne s'est jamais autant préoccupé de transports. On n'a jamais sans doute autant innové autour des objets de mobilités : de nouveaux modes et concepts viennent régulièrement enrichir une offre composite tandis qu'on célèbre et qu'on active la multimodalité. Le clivage entre voitures et autres modes s'estompe et l'usage de la voiture aborde une timide courbe de baisse. On se préoccupe de réhabiliter la marche et le vélo, en entreprenant de rattraper un long retard d'un demi siècle. On se penche sur des déclinaisons servicielles de la voiture avec le covoiturage et la voiture en partage, en explorant de nouveaux modèles. On entreprend de maîtriser les diverses échelles de mobilité, depuis les mobilités de proximité jusqu'aux déplacements régionaux en réfléchissant des plates-formes d'échanges. On s'intéresse enfin aux séquelles environnementales des transports, grands contributeurs des gaz à effet de serre.

Les limites du système des mobilités

Bref, à première vue, tout serait en bon ordre de marche si ces évolutions apportaient les réponses aux enjeux de sociétés. Mais s'est-on soucié des impacts des déplacements sur le quotidien et le territoire des gens ? L'accumulation de réponses sous forme d'infrastructures révèle une croissance générale des mobilités et en même temps l'incapacité du système d'absorber les congestions. Ces dernières touchent maintenant les transports publics. Ainsi, Transport for London a il y a un an lancé un programme pour encourager les Londoniens à abandonner le métro pour la marche à pied. Paris et l'Etat se battent pour endiguer une

croissance trop rapide des fréquentations du métro, du RER et des trains franciliens. La fréquentation de la ligne 13 de la RATP atteint un taux de 116%.

Dans la rue, l'arrivée de nouveaux marcheurs et de cyclistes s'ajoute à celle des tramways... qui se confrontent au trafic des autos, des bus, des camions de livraison pour créer une confusion dans la gestion de l'espace public. La multiplication des modes révèle une complexité croissante de l'offre que les usagers ne comprennent pas toujours. Au total, nous connaissons un malaise des déplacements et une envie d'autre chose que nous mesurons dans nos études. On peut la formuler dans cette citation : Mon problème est moins de savoir comment me déplacer que de m'organiser pour me déplacer moins... et autrement. On retrouve là la première demande, celle d'outils pour maîtriser les déplacements au sein du quotidien.

En construisant de nouvelles infrastructures, la puissance publique absorbe une partie de la croissance des flux. Ce faisant, on soigne le symptôme mais on ne guérit pas le mal parce que celui-ci est mal diagnostiqué. Ces déplacements sont pour beaucoup de gens trop nombreux, trop longs, trop pénibles, trop compliqués et peu efficaces. En Ile-de France, dans les dix dernières années, les déplacements ont cru de 60% en distances parcourues tandis que la population n'augmentait que de 12%. En France encore, la distance domicile-travail moyenne a été multipliée par dix en quarante ans pour les salariés qui ne travaillent pas dans leur commune.

Ca, c'est pour le voyageur ! En France toujours, 60.000 hectares sont grignotés chaque année par la ville sur la campagne, c'est-à-dire la surface d'un département chaque année. Ca, c'est pour le territoire. Ce mouvement centrifuge est un gouffre en termes d'équipements et de coûts de fonctionnement. Rappelons que le transport est souvent le premier poste budgétaire des collectivités locales qui en ont la charge.

Les questions des croissances

Aujourd'hui la question se pose de la croissance des mobilités comme on se pose aussi la question de la croissance des consommations de matières premières ou des gisements fossile.

La société, elle, doit gérer une ville qui s'étale, un quotidien qui s'éparpille, des transports dont les coûts – social, économique et écologique – croissent au-delà du raisonnable. La ville aussi a ses exigences. Les millions de voitures en stationnement dans les villes deviennent aussi une source d'irritation au moment où cette même ville réclame de l'espace pour une livable city avec ses walkable streets. Un surcroît d'urbanité est réclamée par les citadins.

Dans la région du Randstat aux Pays Bas, les entreprises recourent massivement au télétravail pour retrouver une productivité perdue dans les pires embouteillages d'Europe. Depuis une vingtaine d'années, chaque jour de semaine, plus de 35.000 voitures bouchonnent aux entrées de Paris ou sur les tangentes franciliennes sans qu'on entreprenne de traiter le problème autrement qu'en accumulant des infrastructures sur des infrastructures. La ville est tétanisée par une auto-immobile. Les congestions s'ajoutent aux

milliers d'hectares de voitures en stationnement (voir prédict). Nous sommes sans doute en train d'atteindre les limites des élasticités tant pour la demande que pour l'offre d'infrastructures.

Oui, de nouvelles infrastructures sont nécessaires – elles sont même indispensables –, mais elles demandent, pour être construites, un temps long et des budgets qu'on préférerait dépenser ailleurs. Sur la base de ce diagnostic dont les grands traits valent pour presque tous les pays, essayons de réfléchir à ce que serait une mobilité apaisée qui, sans renier la droit à la mobilité, s'intéresse d'abord aux bénéfices d'une mobilité "intelligente", libre, responsable et durable ; une mobilité attentive à respecter le citoyen, la ville et la planète ; une mobilité qu'on puisse gérer au sein de budgets publics réduits par les crises ; une mobilité qui soit moins contrainte pour le citoyen-citoyen et plus responsable pour la société.

LES "INTELLIGENCES" DES MOBILITES

Abordons maintenant les pistes de changement.

The empowerment

La crise est l'occasion d'une refondation des normes. Dans le même temps, Internet est l'occasion de réfléchir à l'empowerment des usagers. Les internautes du Web 2.0 nous ont appris qu'on peut inverser les paradigmes. On a observé sur ce Web 2.0 que ces internautes ont été amenés à définir l'offre et à susciter les solutions, voire à les élaborer eux-mêmes. Cela est aussi vrai dans la ville, c'est pourquoi nous avons appelé cela la Ville 2.0. Les outils de cette autonomisation – empowerment – sont déjà à l'œuvre avec le succès des vélos en ville, du covoiturage, du transport à la demande mais aussi les téléphones mobiles, les écrans de la ville et les nouveaux outils transactionnels ; ainsi des cartes de transport multifonctions comme la Oyster Card de Londres ou mieux encore la Suica card des Tokoyites qui migre sur le téléphone mobile et devient aussi outil monétique. Les transactions se comptent en dizaines de millions tous les jours pour la seule compagnie East Japan Railways.

The user generated content et l'intégration des compétences de l'utilisateur

Ces mêmes instruments permettront demain d'aller plus loin et d'admettre l'information qui procède de l'utilisateur et des réseaux sociaux d'utilisateurs comme une contribution aux systèmes d'information. Nous verrons un peu plus loin que certaines recherches travaillent déjà sur l'exploitation des traces numériques pour enrichir les systèmes d'information, révéler le temps réel et apporter des réponses prédictives. Encore des "intelligences".

Une mobilité globale

L'intégration des compétences de l'utilisateur fait partie des réponses. Elle n'est qu'un élément de la transformation du jeu des acteurs. On assiste en effet par ailleurs à la redéfinition ou l'élargissement des métiers des opérateurs de mobilité. Quand la Deutsche Bahn ou la SNCF élaborent des solutions de vélo, de covoiturage ou de voiture en partage, ces opérateurs débordent leur métier d'origine pour assurer la continuité du parcours de leurs clients. Ce qu'on attend des constructeurs automobiles est qu'ils deviennent opérateurs de services pour aborder de nouveaux rapports à l'automobile ; une automobile qui oublie sa domination numérique en kilomètres parcourus pour s'insérer progressivement dans un concept de mobilité globale.

Nécessairement, la voiture se pensera demain au sein d'une mobilité globale. Il n'y aura plus d'un côté les autos et de l'autre les autres modes. Nous entrons dans l'ère de la multimodalité et d'un système de mobilité où les arbitrages et les articulations des modes

font partie du paysage des usagers. Cela témoigne de la mutation de la demande. Cela révèle déjà certains aspects spectaculaires de la mutation des offres de mobilités.

Le droit à la mobilité n'est pas réductible, il doit même être étendu pour des gens qui ne sont pas en mesure d'y avoir accès. En revanche, la mobilité elle-même est réductible. Pour autant, satisfaire cette exigence ne doit pas conduire à une posture malthusienne de réduction de l'offre, il s'agit de l'exploiter autrement et construire des infrastructures en accord avec cette vision.

L'élargissement du périmètre des mobilités

Cet élargissement des périmètres dans lequel s'engouffrent les opérateurs de transport est l'occasion de voir apparaître de nouveaux opérateurs de mobilité qui ne sont plus des opérateurs de transport.

- Qu'il s'agisse de JCDecaux qui a su proposer un nouveau concept de vélo en libre-service dont on mesure le succès aujourd'hui
- qu'il s'agisse des opérateurs de téléphonie mobile ou des moteurs de recherche comme Google ou Yahoo,
- ou qu'il s'agisse de IBM qui propose des systèmes de régulation des trafics
- ou encore de Cisco qui propose des dispositifs de téléconférence et de téléprésence,

une génération d'acteurs se sent concernée par les enjeux de mobilité et sont prêts à apporter leurs contributions d'intelligences à condition qu'on les aide à formuler des modèles d'usage et d'affaires.

Le "durable" n'est pas négociable

La pression qui s'exerce sur la société est inévitablement amenée à s'accroître, d'autant que le transport supporte une large part de responsabilité de ces pollutions. Les économies de GES ne sont pas les seuls gisements solvables, un meilleur usage des infrastructures existantes et une autre conception des déplacements sont des leviers aussi très puissants pour aborder les problèmes du durable. Quand le gouvernement danois annonce que son programme de transport sera One third black, Two-third green, quand les autorités de Copenhague fixe un objectif de part de déplacements à vélo dans leur ville à 50% quand elle est déjà à 40%, ils prennent acte d'une transformation des demandes, même si, dans ce pays aussi, les déplacements automobiles restent majoritaires en kilométrages parcourus.

La complexité est une chance

La gestion des déplacements reposera de plus en plus à la fois sur une demande et une offre complexe. La demande parce que ces déplacements s'organisent dans des temporalités différentes, désynchronisées et sur des destinations de plus en plus variées. L'offre parce qu'elle conjugue des modes de plus en plus nombreux. La place de marché qui organise la confrontation de ces demandes et de ces offres s'enrichit tous les jours. Cela peut se transformer en cauchemar. En revanche, cette complexité est une chance à condition de la

rendre "accessible et familière" et à condition de sortir du champ de l'offre transport pour trouver des issues de substitution, pour construire d'autres mobilités, notamment numériques.

D'où, l'exigence et l'évidence des intelligences. Cela amène à se demander ce que seront ces intelligences et ce à quoi elles seront amenées à répondre.

Les mêmes objets, d'autres usages

Le point le plus spectaculaire est la transformation d'usage des objets. L'automobile devient un autre objet dans la forme. En un an en France, elle a perdu en moyenne 10 cm, 40 kg, 58 cm³, 5 CV, 1.056 euros, les émissions de CO₂ reculent à 10 g/km et cette voiture prétend demain devenir électrique et en réseau... Mais cette transformation n'est rien à côté de la transformation du statut. La voiture devient un objet serviciel dont on se sert à bon escient, à travers de nouveaux concepts de réseau comme le projet Better Place – adopté entre autre par Renault – qui permet la continuité de la recharge électrique ; ou dans le développement de la voiture en partage. Le téléphone aussi se transforme au bénéfice des mobilités avec les fonctions de localisation et les multiples applications servicielles de déplacement. Le mobile devient l'outil pivot des mobilités. Il va jusqu'à intégrer les fonctions transactionnelles des passes de ville. L'écran devient aussi un substitut des mobilités quand il permet de faire ses courses ou son travail à distance. Cette transformation des objets témoignent d'une intelligence de ceux qui les activent au service d'une mobilité mieux maîtrisée.

Le partage au centre de l'offre marketing

La notion de transport collectif évolue jusqu'à embrasser les modes individuels comme le vélo ou la voiture qui créent une nouvelle catégorie du transport public individuel. Ce qui anime cette évolution est la conscience d'améliorer le taux d'usage des objets. Le même Vélib' à Paris est utilisé en moyenne dix fois par jour. Dans le co-voiturage, le taux d'usage d'une voiture se trouve multiplié par deux par la présence d'un passager à côté du conducteur. Un travail sur le time-shift comme l'ont entrepris les autorités britanniques des transports est une autre piste de réflexion pour une régulation des trafics et un meilleur usage des infrastructures. Cette notion de partage s'étend jusqu'à l'information que les usagers pourront comme sur le web mettre à disposition de la communauté.

Le pouls de la ville (The City Pulse)

Avec le numérique, les citoyens deviennent à la fois "capteurs" avec leur mobile, "données" par l'intermédiaire de leurs traces et "exploitants" quand ils activent ces données. Acteurs de la ville et usagers participent ainsi à l'analyse, à la représentation et à la gestion de la ville et de ses mouvements. La trace numérique captée depuis un mobile ou la transaction d'une carte numérique de transport, produit une "empreinte digitale" qui – anonymisée, renseignée et agrégée –, informe des mouvements des populations dans les modes divers et des véhicules, de l'intensité des transactions, des mesures du CO₂... Ce système restitue les événements de la ville et ses perturbations. Enrichie d'algorithmes, l'empreinte devient un service. Ces tracés dessinent alors la ville telle qu'elle vit en temps réel. Cette information

sera demain la base d'informations prédictives pour maîtriser l'organisation des déplacements à condition de gérer les enjeux éthiques et juridiques qui accompagnent l'évolution.

Le temps des voyages

Parmi les pratiques innovantes qu'on voit surgir, certaines s'intéressent à la qualité du voyage. Ce temps, parce qu'il est long, devient l'occasion d'introduire le quotidien dans les transports. Cela se mesure au nombre de voyageurs équipés d'oreillettes pour écouter de la musique ou des podcasts, à ceux qui activent leur téléphone mobile pour avoir des conversations personnelles ou professionnelles, à ceux qui profitent du voyage pour faire des courses ou activer des services.

Les sociabilités ne sont pas oubliés quand certaines applications, comme à Berlin avec Aka Aki, permettent des rencontres ou encore le format Twitter – mis en place par le Bay Area Transit Authority à San Francisco ou la Metropolitan Transit Authority à New York – pour permettre de communiquer gratuitement en temps réel avec les voyageurs ou que les voyageurs communiquent entre eux. En France, et sans doute ailleurs, les blogs de voyageurs se multiplient et prouvent l'expression de demandes puissantes de transformations. Face aux carences des autorités, les usagers s'organisent comme en Nouvelle Angleterre, où est né Clever Commute. Ce service spontané des voyageurs – qui fonctionne lui aussi sur un format Twitter avec des réseaux sociaux spontanés –, permet aux voyageurs de s'échanger des informations sur les perturbations et des recommandations.

Ces innovations amènent à une double conclusion. Les voyageurs savent faire et ils ont la volonté de s'impliquer. Ils ont en revanche besoin d'outils, de bases de données, de places de marché informationnelles, de terminaux et de réseaux.

Des hubs de transport et de ville

Mais les intelligences n'ont pas uniquement des issues numériques et immatérielles. Les intelligences, c'est aussi apporter des solutions qui soulagent le quotidien matériel, la multiplication des hubs qui, à toutes les échelles de mobilité, proposeront des ressources de produits et de services, des ressources de confort pour se détendre, pour travailler, pour échanger avec d'autres sur place ou à distance.

Je voudrais, pour conclure, en appeler à deux auteurs français qui se retrouvent pour nous encourager à réinventer nos modèles urbains avec intelligence.

Le premier, Pierre Veltz, dirige la mission d'aménagement de la Région capitale qui travaille sur la refonte de la région parisienne. Pour lui, "La période de mutations dans laquelle la crise nous entraîne ouvre une opportunité historique : celle de réinventer nos modèles urbains, par un effort massif d'investissement, conjuguant un peu de béton et beaucoup d'intelligence. Le jeu serait gagnant à de multiples égards ; [notamment] en utilisant massivement les possibilités du numérique" et il conclut en affirmant que "La 'croissance verte' consistera d'abord en la refonte de nos villes comme 'systèmes'".

Le second, c'est François Ascher, professeur à l'Institut français d'urbanisme. Dernier lauréat du Grand Prix de l'urbanisme, il y a quinze jours, il vient de s'exprimer sur ces thèmes en rappelant d'abord que la mobilité devait faire face à une hétérogénéité des territoires qui un vrai défi aux transports, rappelant, entre autres les différences monstrueuses entre des villes-centre bien desservies et "l'aire suburbaine, dominée par les zones pavillonnaires, qui a très peu de liens avec la ville centre et restera "condamnée" aux déplacements automobiles." Il ajoute : "La ville n'est par définition pas "durable", elle ne doit pas être figée, elle se transforme en permanence. Trop souvent, le souci de l'environnement prend la place du social."

C'est sur cette invitation que je souhaite conclure, car elle vient nous rappeler que les acteurs des mobilités ont des responsabilités qui dépassent la logistique des transports. La mobilité s'est introduite dans le quotidien des gens, à moins que ce ne soit l'inverse ! – peu importe, cela signifie simplement que mobilités, ville, transport et modes de vie sont trop entremêlés pour qu'on n'aborde pas les réponses de manière systémique. Ce qui appelle de nécessaires partenariats entre les acteurs de la ville. Nous verrons peut-être à de prochains colloques comme celui-ci des constructeurs automobiles ou des opérateurs téléphoniques venir défendre aussi ces points de vue.