

Action Prospective « Villes durables et impacts économiques locaux : vers de nouveaux modèles économiques ? »

Note de problématique préparatoire au Focus Groupe 2 : « Mobilité durable dans la ville de demain » 14 avril 2011

1. Contexte

Ce focus groupe s'inscrit comme le troisième temps de l'action prospective "Villes durables et impacts économiques locaux : vers de nouveaux modèles économiques ?"

L'ont précédé tout d'abord en décembre 2010 un Séminaire de Lancement qui a permis aux participants de partager des éléments de repère sur les mutations sociétales en cours, les modèles économiques durables qui se dessinent, ainsi que les principales dimensions attendues d'une ville durable.

Ensuite en février 2011 un premier focus groupe intitulé « Habiter durablement la ville de demain » a permis de partager les actions de Lille communauté urbaine, les exemples de l'éco quartier de l'Union et du projet Humanité, les changements opérés par Norpac pour répondre aux nouveaux enjeux, ainsi que les dynamiques d'innovation à l'oeuvre dans les entreprises du Nord Pas de Calais, et d'en tirer de premiers enseignements sur les acteurs à associer et les nouveaux dispositifs de production d'une ville et d'un modèle économique durables¹.

Comme le précédent focus, ce nouveau temps vise à :

- Analyser les différentes formes d'innovations en cours ou en projet chez les acteurs économiques régionaux (entreprises ; clusters...), les habitants et les acteurs institutionnels ;
- Mettre en lumière les opportunités et les conditions de coopération entre collectivités, habitants et acteurs économiques ;
- identifier en quoi cela relève d'un (de) nouveau(x) modèle(s) économique(s).

Un temps de synthèse prévu le 16 juin 2011, permettra de partager les premiers enseignements tirés des différents temps d'échange ainsi que les suites à donner à cette initiative.

¹ Dossiers préparatoires, présentations et compte-rendus disponibles

2. Objectifs spécifiques du Focus Groupe 2 :

Dans le cadre de ce Focus Groupe intitulé «Mobilité durable dans la ville de demain» , il s'agit plus précisément :

- d'identifier les nouvelles formes de mobilités et d'alternatives aux déplacements automobile permettant de vivre la ville dans ses différentes fonctionnalités (travailler, se divertir, acheter, se loger, se rencontrer, etc.) ;
- de caractériser les réponses envisagées comme durables en termes de mobilité à la fois dans les dimensions d'aménagement urbain, de développement des réseaux et infrastructures de transport et de déplacement, et de nouveaux services à la mobilité ;
- d'identifier les nouveaux modes de faire et d'organisation pour répondre aux demandes de mobilités (entre collectivités, aménageurs, autorités des transports, prestataires / opérateurs, promoteurs de services, habitants / usagers) ;
- de préciser les modèles économiques liés à ces nouvelles réponses.

3. Éléments de cadrage et de problématique du Focus Groupe 2 :

Les questions de mobilité se posent à diverses échelles qu'il convient d'articuler : les flux de personnes ou de biens, voire d'information, à l'échelle régionale, française, européenne, mondiale nécessitent des formes de réponse en partie similaires à celles imaginables à l'échelle d'une ville. Cependant, des spécificités existent tant au regard des acteurs concernés que des modes de production de réponses. Dans le cadre de ce Groupe Focus, l'attention est portée sur la ville durable.

Nous centrerons donc nos réflexions sur les mobilités urbaines et péri-urbaines en y intégrant d'emblée la question des fonctionnalités de la ville : travailler, se divertir, acheter, se loger, se rencontrer, etc.

A/ Deux dimensions clefs de la mobilité durable

Promouvoir des formes de mobilité durable pour les personnes signifie favoriser :

- la proximité (ville dense, offre de commerces et services à l'échelle d'un quartier)
- le report modal de la voiture vers les modes actifs (marche, vélo) ainsi que les transports en commun
- de nouvelles réponses complémentaires permettant d'éviter des déplacements contraints (télé-services, télé-travail)
- de penser des intégrations d'offres (réseaux, services)

S'agissant du transport de marchandises, les principaux axes de progrès sont :

- la mise en place de circuits courts (favoriser la production de biens - aliments, matériaux etc. - localement plutôt que de les faire venir sur une longue distance)
- la conception de systèmes de livraison urbaine réduisant le nombre de déplacements (mutualisation de livraisons, optimisation des tournées, points relais et points de distribution) et favorisant la nécessaire articulation avec les circuits d'échanges longs.
- le développement d'alternatives à l'utilisation de véhicules de livraison "classiques" (véhicules électriques, vélo électrique ou autre).
- de penser des intégrations d'offres.

B/ Les différents niveaux d'intervention à articuler pour agir au service d'une mobilité durable

L'aménagement urbain, le développement des infrastructures de transports et de distribution de marchandises :

- Les aménagements urbains peuvent concerner des parkings pour voitures, des stationnements réservés aux véhicules en partage, vélos et autres mobilités douces, les éclairages, la qualité des trottoirs, etc.
- Les infrastructures & réseaux de transport : présence de lignes de TCSP, de voies de transports, pistes cyclables... ; Et leur fonctionnement et performance : horaires, fréquences, fiabilité, interconnexion, accessibilité des transports en commun, fluidité / embouteillages des routes ;
- Les infrastructures de distribution de marchandises : cela peut concerner des magasins de proximité offrant des produits et des services au cœur des éco-quartiers, ou encore à proximité directe de plateformes d'échanges de type gares et stations de bus ; des points relais multi-services liés à la vente à distance, voire l'aménagement de logements et d'immeubles pour permettre le dépôt de colis VAD ; liens entre magasins show room en centre ville et entrepôts retrait des commandes gros colis à la périphérie des villes avec possibilité de livraison à domicile par mode de transport doux ...
- Plus largement, ces aménagements urbains et réseaux au service d'une mobilité durable posent également la question des fonctionnalités de la ville : répartition de l'habitat, foncier pour des activités, équipements permettant la modulation et l'interconnexion des flux, voire infrastructures spécifiques type plateforme de télé-travail, etc.

Le développement d'offres de services à la mobilité :

Il s'agit en particulier d'offres de type co-voiturage, auto-partage, vélo libre service, atelier entretien 2 roues, mises en relation des usagers, etc.

En outre, cela appelle une réflexion sur leur articulation et intégration : lieux tiers offrant des services à la mobilité intégrés, lieux d'interconnexion, plate-formes de livraison.

Le développement de l'information liée aux déplacements et à la mobilité :

Trois types d'informations complémentaires sont à développer :

- Information sur l'existant : les différents modes de déplacements, l'accessibilité aux équipements, etc.
- Information en temps réel permettant d'ajuster ses parcours au regard des circonstances ;
- Réseaux sociaux permettant des échanges de conseils, services entre pairs.

L'accompagnement au changement de culture et de pratiques :

Au-delà de la prise de conscience ou de l'intérêt, les habitants, salariés doivent être sensibilisés, formés, accompagnés dans la découverte et l'appropriation des nouveaux modes de déplacement. Faute de quoi, le passage à l'acte sera difficile (ex : peur de faire du vélo en ville, difficulté à se repérer dans les transports en commun, crainte de réaliser un premier co-voiturage etc.).

Si l'objectif est de favoriser une mobilité durable, la réflexion ne doit pas faire l'impasse sur les alternatives aux déplacements physiques permettant de réduire le nombre de déplacements effectués et de favoriser des mobilités choisies. Cela peut ré-interpeller notamment l'organisation du travail (visio-conférence, télé-travail et services associés). Un accompagnement dans le changement de culture de travail de l'entreprise ou de l'administration peut s'avérer ici nécessaire.

C/ Un modèle économique lié à la mobilité durable : de la possession à l'usage et au développement de solutions ?

Aujourd'hui, de nouvelles offres proposent de passer d'une logique de possession individuelle à une logique de mutualisation et d'usage. Les vélos en libre service, les systèmes d'auto-partage en sont des exemples connus de tous.

Cette évolution fait basculer les opérateurs de mobilité d'une logique de production de biens à une logique de services. Mu by Peugeot est un exemple : une fois mon compte créé, je peux louer une voiture, un scooter, un vélo, ainsi que des accessoires (toit voiture, kit déménagement ou autre).

La seconde étape de cette évolution est la construction de solutions de mobilité intégrant un ensemble d'offres et de services. La ville trouve là toute sa pertinence pour impulser et coordonner les acteurs du territoire vers des solutions intégrées. En effet, le développement de solutions nécessite en amont des relations nouvelles entre des acteurs opérant dans des champs complémentaires : l'information, la production de biens, le développement et la maintenance de réseaux et d'infrastructures, et autres services associés, etc.

Se pose en outre la question de l'échelle à laquelle développer ces solutions de mobilité, ainsi que de la cohérence voire de la concurrence entre des solutions alternatives.

D/ Comment construire des réponses pour aller vers une mobilité durable ? Quelles pistes en perspective...

Coordonner les acteurs. A toutes les échelles, la mise en place d'une mobilité durable passe par la coordination d'une multiplicité d'acteurs qui agissent chacun sur une ou quelques unes des dimensions (aménagement urbains, développement des infrastructures de transports et de distribution de marchandises, développement d'offres de services à la mobilité, accompagnement au changement de culture et de pratiques...) à prendre en compte. Cela pose la question des dispositifs institutionnels et organisationnels qui permettent ces coordinations, à la fois dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de solutions de mobilité durable, voire l'accompagnement au changement. Elle pose également la question de conditions d'émergence et de l'animation d'un milieu innovateur.

Mettre en place des solutions mutualisées et ouvertes : les entreprises sont par exemple incitées, à travers les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) à développer des alternatives à l'utilisation de la voiture solo. Nombre d'entre elles se lancent dans la création d'un portail de co-voiturage ou dans la mise en place d'une offre de vélos électriques pour les salariés. Or, des actions de ce type gagnent à être construites dans un cadre mutualisé, à l'échelle d'un quartier, d'une ville, afin d'en réduire le coût et d'en augmenter la pertinence et l'efficacité. De même la mise en place d'un service de vélo taxi pour des habitants ou la livraison de colis, passe également par une mutualisation des commandes. Les Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) sont une réponse existante pour ce qui concerne les salariés et visiteurs des lieux d'activité et de commerce. D'autres formes de mutualisations sont à imaginer en complément.

Ne pas oublier les dimensions sociales, économiques, cognitives. La mobilité est plus que le déplacement. Elle s'inscrit dans un cadre économique (pouvoir d'achat), social, cognitif, culturel. Elle est conditionnée par des objectifs, des contraintes temporelles, familiales, physiques, géographiques, ainsi que par la rationalité propre à chaque individu. Faire évoluer des pratiques de mobilité nécessite d'intégrer l'ensemble de ces dimensions en jeu, et de ne surtout pas se limiter à faire évoluer des solutions "techniques". Faute de quoi, les solutions nouvelles risquent de ne pas être appropriées, utilisées. Avec un risque : si les orientations liées à la mobilité durable doivent permettre de réduire des inégalités, la non prise en compte de certains facteurs peut à l'inverse créer de nouvelles inégalités (maîtrise des systèmes d'information, des technologies etc.)

Sept grands principes pour guider notre réflexion et articuler villes durables & nouveaux modèles économiques

Pour rappel, ces principes ont été proposés et discutés durant le Séminaire de Lancement de l'Action Prospective. Ils constituent une grille de lecture permettant de penser l'articulation entre ville durable et modèles économiques.

1. **Proximité / circuits courts** : quelles actions visant à réduire les intermédiaires et/ou à identifier des ressources locales ? Quelle organisation spatiale et temporelle des services visant à favoriser la multifonctionnalité des trajets et surtout leur réduction (télétravail, lieux polychroniques/multifonctionnels etc.). Comment promouvoir un éco système serviciel qui intègre de nouveaux types de biens, de nouvelles compétences de service et de nouveaux modèles économiques ?
2. **Economie de matières et de fluides** : quelle place pour l'éco-conception, le recyclage, le réemploi, l'analyse des cycles de vie des matériaux ? En quoi les offres prennent en compte l'utilisation des biens et services, leurs usages, leurs impacts sur les matières et les fluides En quoi la relation entre concepteurs/offreurs et bénéficiaires est-elle changée ?
3. **Adaptabilité / irréversibilité** : comment est prise en compte la tension durabilité / adaptabilité ?
4. **Mutualisation** : quelle mutualisation entre acteurs (entreprises, administrations, habitants etc.) ? Sur quoi porte ou peut porter la mutualisation ? Quelle mutualisation entre activités ? Comment la mutualisation questionne le droit de propriété et son transfert ?
5. **Co-élaboration/Co-production** : quels rôles pour les résidents / usagers temporaires / clients et autres bénéficiaires ? Comment sont pris en compte leurs avis ? Jusqu'où les solutions sont-elles adaptées / ajustées au regard de leurs attentes / demandes ? Quelle place dans le dispositif de conception / réalisation ? Quels sont les processus qui permettent aux différents acteurs d'exercer un rôle réel dans la prise de décision ?
6. **Créativité / innovation** : les nouvelles attentes et/ou les nouveaux processus de mise en oeuvre permettent-ils des innovations ? De quels ordres ? Portées par qui ?
7. **Pensée d'ensemble, évolutive, intégrant l'opérationnel** : un système d'acteurs (institutionnel / interpersonnel) territorialisé existe-t-il ? Permet-il de penser de façon globale les enjeux, d'engager des initiatives locales en cohérence avec ces objectifs globaux ?