

MUTANDIS: Mobilités Urbaines, ou Tils Adaptés aux Nouvelles Demandes avec des Innovations Soutenables

Repenser la mobilité durable dans les territoires périurbains

Organiser la mobilité durable dans les territoires situés en périphérie des centres urbains, marqués par une forte dépendance à la voiture individuelle et des distances de déplacement plus élevées, constitue un enjeu fort (et déjà ancien !) de politique publique. Ces territoires concentrent par ailleurs les activités logistiques de par le mouvement de périurbanisation logistique, avec les flux de véhicules associés, mais aussi les grandes surfaces de périphérie, aux importants besoins de livraison, ou encore les drives. La faible accessibilité aux commerces renforce par ailleurs la tendance à l'achat en ligne, avec des schémas logistiques et un maillage territorial en points de retrait à optimiser.

Beaucoup de recherches ont exploré les logiques de l'autosolisme (influence des formes urbaines, des faibles contraintes à l'usage de la voiture, des performances souvent médiocres des modes alternatifs et du poids des habitudes...), comme du recours dominant au camion pour le fret et des difficultés de déploiement de la mutualisation ou du report modal. Toutefois les transformations en cours (ou qui s'annoncent) dans le domaine de l'offre de mobilité, qu'elles soient technologiques (nouvelles motorisations, véhicules autonomes, expérimentations de livraisons par drones) et/ou servicielles (covoiturage, autopartage, applications de navigation ou d'optimisation de tournées, transport en commun à la demande, crowdshipping, etc.), nécessitent de reconsidérer les modalités de l'évolution vers des pratiques de mobilité plus durables (dimensions sociale et environnementale) dans le périurbain, mais aussi de repenser les formes de l'action publique en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace.

Cette recherche questionne ainsi la capacité des innovations de mobilité, technologiques et basées sur le numérique comme non technologiques, à contribuer à orienter les pratiques vers des mobilités plus durables (individus et transport des marchandises) dans les territoires périurbains, et à la façon dont les autorités (locales et métropolitaines) doivent faire évoluer leur action pour favoriser ces transformations.

Le projet vise à :

- 1) Dresser un bilan du déploiement d'innovations de mobilité (qui seront à définir en début de projet) dans les franges urbaines, au regard des évolutions des modes de vie comme des modes de production et de distribution et des besoins et pratiques de mobilité des personnes et des biens dans ces zones peu denses. Le travail se focalisera notamment sur des innovations ayant l'objet d'un financement ou d'un soutien public (électrification des véhicules et bornes de recharge, autopartage, mutualisation logistique, centres de distribution urbaine, hôtels logistiques etc.), qui seront mises en regard d'innovations portées par des acteurs privés (Waze, Uber, plate-forme d'intermédiation pour le transport de marchandises, optimisation de tournées etc.). Il consistera en l'évaluation (économique, mais aussi sociale et environnementale) de ces innovations, comme en la caractérisation des pratiques et besoins spécifiques de mobilité, en évolution, dans ces territoires

- 2) Réfléchir aux solutions de mobilité, intégrant les innovations actuelles et à venir, technologiques (notamment les véhicules à motorisation innovante dans un premier temps et autonomes dans un second temps) mais aussi non technologiques, permettant de favoriser des pratiques plus durables dans les espaces périurbains (en fonction de leurs spécificités). Les implications en matière d'aménagement de l'espace seront également considérées. Quelles solutions sont les plus pertinentes pour les catégories d'usagers, d'entreprises et de territoires identifiées précédemment ? Comment évaluer leur pertinence et par rapport à quels objectifs (sobriété énergétique, réduction des émissions environnementales telles que les pollutions atmosphérique et sonore, équité sociale, efficacité économique...) ?
- 3) Identifier les conditions de production et d'accompagnement de ces innovations par les pouvoirs publics. Une réflexion partenariale devra donc être menée sur l'innovation dans la conception des solutions pour les mobilités périurbaines. Ces innovations doivent être conçues en interaction avec les espaces urbains et les acteurs de la ville (gouvernance). L'élément nouveau est la multiplication des acteurs qui prennent part à la définition de ces solutions. Toutefois, si les bénéfices de la coopération en matière d'innovation sont généralement acceptés et partagés d'un point de vue normatif, les conditions d'« alignement » ou de convergence des intérêts de l'ensemble des acteurs ne vont pas de soi. En effet, cette multiplication des parties prenantes multiplie les divergences de points de vue et d'intérêts. Comment dès lors construire une représentation partagée des enjeux et des voies d'amélioration par l'ensemble des parties prenantes ?
L'association des usagers est également essentielle. Il s'agit notamment d'intégrer en amont les facteurs qui pourraient inciter les individus à adopter les solutions développées. Des travaux récents en psychologie sociale concernant l'architecture de choix (i.e. nudge), la motivation et l'auto-régulation, qui analysent les mécanismes et les motifs de l'initiation et du maintien des comportements, pourront être mobilisés.