



GO 3 « Mobilités dans les régions urbaines »

Appel à propositions 2012

Initiatives individuelles et gouvernance de la mobilité

Date de publication : 6 février 2012

Clôture le **18 mars 2012**, à minuit

Le premier appel à proposition de recherche du groupe opérationnel 3, « Mobilités dans les régions urbaines », lancé en 2009, couvrait l'ensemble du programme de recherche. Le second appel, lancé en 2010, fut consacré aux rapports entre transports, déplacements et territoires. Le troisième appel à proposition est de nouvelle thématique¹.

Il est consacré à l'organisation des offres de déplacement dans les territoires de faible densité démographique, franges urbaines, couronnes périurbaines et milieux ruraux (dont les délimitations ont d'ailleurs perdu de leur netteté) ; il est également consacré à ce que l'on peut appeler l' « initiative citoyenne » au sein de ces mêmes territoires, ainsi qu'aux formes qu'y prend la *gouvernance* entre les autorités organisatrices et l'ensemble des acteurs de la société dite civile.

Largement orienté jusqu'à présent vers les territoires de basse densité, c'est-à-dire les milieux périurbains et ruraux, le présent appel n'exclut pas pour autant une large part des banlieues dont les densités sont modestes et la diversité morphologique élevée, actuellement desservies par les réseaux de transport collectif dans des conditions d'efficacité et d'attractivité médiocres par rapport aux parties centrales des agglomérations dont elles forment les franges.

¹ Voir la liste des recherches du GO 3 sur le site du Predit :
<http://www.predit.prd.fr/predit4/documentFo.fo?cmd=visualize&inCde=42361>

Du point de vue de la recherche, les orientations du présent appel à proposition sont les suivantes :

- d'une part, contribuer à construire la connaissance des configurations nouvelles de l'action publique, des pratiques individuelles et des rapports entre les deux, que le changement dans *l'équation de mobilité* qui se consolide progressivement depuis le milieu des années 2000 font émerger et se diffuser : changements dans le registre de la technologie, dans celui de l'économie et dans le rapport de la société aux questions environnementales. L'évaluation environnementale et économique de ces configurations fait partie intégrante de cette première orientation ;
- d'autre part, contribuer à des expérimentations associant les milieux de la recherche aux collectivités, en participant à leur conception, leur mise en œuvre opérationnelle et à leur évaluation en termes environnementaux, économiques et sociaux.

La diffusion des résultats de la recherche et de l'expérimentation auprès des collectivités est considérée comme indispensable à la diffusion des connaissances préalables à la décision publique. Insistons particulièrement sur l'importance de la reconnaissance des nouvelles pratiques d'activité et de mobilité dans la perspective de l'ajustement et de la créativité des politiques publiques futures de mobilité et d'aménagement.

1. Rappel du cadre général des problématiques du PREDIT 4 dans son groupe opérationnel 3 : « Mobilités dans les régions urbaines »

Les politiques publiques ont pour but de faire régresser la consommation d'énergie non renouvelable et les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Ce but ne peut être atteint par la seule augmentation de l'efficacité technique des véhicules. Il implique une conception renouvelée de l'offre de transport produite par l'action publique, tout particulièrement dans les espaces géographiques de faible densité démographique et de morphologies dispersées ; il implique également de nouvelles formes de mobilité de la part des ménages, voire des acteurs économiques, par leurs temporalités, leurs organisations et leurs localisations, en relation avec ce que l'ensemble des techniques disponibles offrent de leur côté en termes de renouvellement des pratiques d'activité et de déplacement.

Plusieurs voies existent, déjà reconnues comme autant d'innovations, parfois éphémères, dont les bilans environnementaux, économiques et sociaux ont été insuffisamment établis ou diffusés. D'autres sont demeurées le plus souvent au stade de l'intention ou de la démonstration théorique, qu'il convient donc de mettre en pratique à titre expérimental et d'évaluer.

2. Des thèmes de recherche

2.1 Faciliter le choix entre les modes, faciliter le passage d'un mode à l'autre

Parmi ces pistes de recherche, l'intermodalité organisée par les collectivités revêt un caractère de priorité pour mettre l'efficacité des combinaisons de modes au niveau de l'efficacité de la voiture particulière comme mode exclusif. Les cloisonnements tarifaires, les solutions de continuité temporelle, les obstacles physiques et les gênes de nature cognitive posent encore et toujours la question d'une ergonomie généralisée du système de transport intermodal comme alternative attractive à la voiture particulière.

Quand bien même la question serait résolue en « quai à quai », ce qui est loin d'être le cas dans les périphéries urbaines, elle continuerait à se poser en porte à porte, là où la voiture paraît indétrônable comme mode exclusif. C'est donc un enjeu décisif de l'objectif d'un report significatif du système routier monomodal vers une combinaison intermodale mettant en jeu des lieux et des services.

Dans ce contexte, qui est celui de l'aménagement et de services « inter-territorialisés » (par la coopération opérationnelle des différents niveaux de collectivité), les pratiques des usagers, inventives par les besoins d'ajustements ayant pour but d'optimiser les solutions de mobilité, doivent être mise en regard : quels résultats attendre (ou constater) de la synergie entre les autorités organisatrices de transport -de mobilité-, les opérateurs de transport et les initiatives individuelles, associatives ou celles des entreprises ?

L'offre de transport nouvelle produite dans les conditions évoquées ci-dessus, ainsi que l'offre de transport présente, notamment celle des transports collectifs urbains, interurbains ou régionaux, ne sont pas suffisamment connues et appropriées par les individus, dont une large part ignore l'existence ou bien les conditions dans lesquelles elle pourrait les concerner. Dans cette perspective, des initiatives émanant de collectivités ou d'associations prenant des formes diverses (« ateliers citoyens » par exemple) ont vu le jour. L'évaluation de leur effet sur le changement de comportement de mobilité doit être menée, ainsi que l'impact sur le bilan environnemental des déplacements.

En parallèle, la notion de « conception pour tous » (ou *design universel*) doit servir de guide pour concilier l'accessibilité pour tous et la performance des systèmes de transport. La conception des systèmes de transport est aujourd'hui dominée par des logiques de réparation, de spécialisation et de normes qui distinguent des types de population variés. *A contrario*, les enjeux liés au vieillissement de la population et à l'augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite (PMR) rendent nécessaires le fait de devoir dépasser la conception binaire qui distingue le handicap de la mobilité sans entraves. L'effort de recherche doit donc inclure l'émergence de la « conception pour tous » dans la gouvernance des systèmes de transport.

L'attention portée à l'offre de transport public, collectif ou plus individualisé comme le transport à la demande, ne doit pourtant pas conduire à penser que la mobilité durable est entièrement réductible à l'accroissement de l'offre de déplacement, même intermodale. La question budgétaire est évidemment centrale, car les budgets disponibles pour la création d'infrastructures, d'équipements ou de services risquent de ne pouvoir augmenter ni même se maintenir. Mais la question budgétaire n'est pas seule en cause : en d'autres termes, la *demande* doit pouvoir également se transformer (et non pas toujours l'offre augmenter).

Si la question de la localisation des activités qui motivent les déplacements a fait l'objet d'un récent appel à proposition de recherche du GO 6 et se trouve donc hors sujet dans le cadre du présent appel à proposition, en revanche, la façon dont les individus et les ménages, ainsi que les entreprises, peuvent réorganiser leurs programmes d'activité pour réduire les déplacements de leur propre initiative, et la façon dont les collectivités peuvent stimuler ces réorganisations sont au cœur du sujet.

2.2 Etablir les comptes transport-habitat du genre de vie des territoires de basse densité

Les espaces de basse densité, c'est-à-dire une grande partie des couronnes périurbaines et l'essentiel des espaces dits ruraux, sont désormais réintroduits par les milieux de la recherche

urbaine et territoriale dans les problématiques soulevées par l'adoption du développement durable comme composante principale des politiques publiques. Mais longtemps tenus pour une dérive ni désirée ni appréciée de la planification territoriale, ces milieux de vie n'ont le plus souvent été l'objet que de « recherches à charge ».

Dans l'angle d'approche de la mobilité qui caractérise le PREDIT, il convient d'aborder ce que l'on pourrait appeler le « genre de vie »² des territoires de basse densité, *s'il existe*, comme un genre dont la contribution à la *mobilité durable* ne serait pas *a priori* impossible, sous ses formes propres, et où les pratiques de mobilité seraient susceptibles d'adaptation aux contraintes nouvelles imposées par le changement de rapport à la fois à l'énergie et à l'environnement, ainsi qu'à la dureté économique des temps et aux injonctions et réglementations publiques.

Dans cette perspective générale, le genre de vie (ou *les genres de vie*) dans les territoires de la basse densité fait l'objet d'interrogations apparemment paradoxales, relatives à la place de la proximité géographique dans les programmes d'activité et à son effet sur les budgets-temps de la vie quotidienne.

L'autre dimension de cette interrogation concerne les coûts du genre de vie dans les territoires de basse densité, notamment les coûts de la mobilité et leur intégration en système dans les budgets monétaires des ménages : des coûts directs et cachés, supportés tant par les agents économiques que par les ménages que par la collectivité.

L'hypothèse selon laquelle les milieux de vie de la basse densité géographique et les façons d'y vivre sont peut-être des lieux d'innovation dans le domaine des pratiques de mobilité comme dans le domaine de la vie économique et sociale ne doit pas être ignorée (des travaux récents permettent d'alimenter cette hypothèse), loin de l'idée généralisée mais plus tout à fait dominante selon laquelle au contraire il s'agirait de milieux à faible adaptabilité, promis par voie de conséquence à la précarité, ou au moins à l'incertitude énergétique et budgétaire.

2.3 Faire des bilans de réalisations, conduire des projets d'expérimentation

Dans plusieurs domaines, des initiatives émanant des collectivités ont fait l'objet d'expérimentations et de réalisations qui ont pris place sur le terrain (par exemple, des PDE en milieu périurbain). Les résultats obtenus au profit de l'émergence de formes variées de la mobilité durable doivent faire l'objet d'évaluations externes et de diffusion, l'évaluation portant sur la transformation des pratiques de déplacement mais aussi sur leur effet environnemental. La contribution de la recherche à de nouvelles expérimentations est également souhaitée dans le cadre du présent appel à proposition.

On retiendra en particulier, sans exclusivité, le thème des contrats d'axe, qui soulèvent la question de l'urbanisation simultanée des « entre-axes », celui des syndicats mixtes permettant la mise en synergie des offres de transport public des différents niveaux de collectivité, l'apport des TCSP au filtrage de la mobilité automobile en frange urbaine,

² On peut définir le genre de vie, expression ancienne de géographes, réduit ici à sa dimension matérielle, comme un système d'activités caractéristique des relations qu'un groupe social entretient avec son contexte géographique et économique, mettant en jeu des temporalités et des espaces.

l'émergence enfin de coopérations intercommunales en matière d'urbanisme et de transport en dehors des grandes communautés d'agglomération ou sur leurs franges externes.

3- Modalités pratiques

Le classement des propositions, rédigées en français, prendra en compte :

- Le caractère innovateur du projet et son positionnement stratégique par rapport à l'état de l'art
- Sa qualité scientifique et technique, la pertinence de la méthodologie proposée
- L'adéquation avec les thèmes du GO 3 et avec les orientations de l'appel à proposition
- La constitution de l'équipe de recherche : références de l'équipe et adéquation des compétences réunies par rapport au programme de travail (travaux antérieurs, liste de publications, implication de doctorants dans le projet, ...), gestion du projet, ouverture internationale.
- La faisabilité : cohérence des délais et des budgets par rapport au programme de travail proposé
- La valorisation des résultats

L'appel à proposition sera clos le **18 mars 2012**, à minuit.

Il est demandé de suivre une double procédure de dépôt, avant l'expiration de ce délai :

1- aux trois adresses électroniques suivantes :

Arnaud.Lagrange@developpement-durable.gouv.fr

christelle.bortolini@ademe.fr

ruellan@provaltis.com

2- ainsi que par courrier en envoyant un exemplaire sur papier à chacune des deux adresses suivantes :

Arnaud Lagrange
DGITM/SAGS/EP1
Grande Arche de la Défense,
Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Christelle Bortolini
ADEME
Centre de Sophia Antipolis
"Appel à propositions PREDIT-GO 3"
500 route des Lucioles
06560 Valbonne

Le dossier devra contenir l'ensemble des éléments nécessaires à l'évaluation scientifique et technique du projet, en particulier :

- Une fiche-résumé du projet (cf. modèle en annexe ci-dessous) regroupant les informations générales relatives au projet (nom, titre, coordonnateur et autres partenaires du projet, durée, coût global, mots-clé,...)
- Une présentation détaillée du projet faisant impérativement ressortir son originalité et son apport scientifique par rapport aux travaux antérieurs, notamment :
 - Contexte scientifique : objectif, état de l'art, projets européens auxquels l'équipe prend part sur le même thème
 - Contexte technique et économique si besoin est
 - Organisation du projet : qualification des acteurs, valeur ajoutée à la coopération, partenaires étrangers
 - Organisation du partenariat et pilotage du projet par un coordonnateur
 - Programme des travaux (description scientifique détaillée, répartition des tâches entre les partenaires, échéancier des réalisations intermédiaires et finales).
 - Renseignements financiers : montant global de l'étude y compris les frais de valorisation, montant de l'aide demandée, autres financements, nature des dépenses, tableau de financement
 - Personnes chargées du suivi administratif ou financier, personnes à contacter pour les questions scientifiques ou techniques.

Le modèle de dossier administratif est joint à part. Le dossier administratif devra être déposé en même temps que la proposition scientifique.

Il est à noter que, en cas de financement par la DRI, les dossiers administratifs finalisés des propositions de recherches sélectionnées à la suite de cet appel, après expertise et délibération du jury, devront être déposés dans un délai d'**un mois** à compter du jour de la notification de cette sélection. Passé ce délai, le porteur de projet ne pourra plus prétendre à un financement par la DRI.

Des séminaires de suivi seront périodiquement organisés par le GO 3 afin de structurer la communauté scientifique, de coordonner les différentes recherches, de rechercher les synergies entre projets, de mettre en débat les résultats et les enjeux du programme et d'organiser sa valorisation. Ils permettront les interactions entre les chercheurs impliqués dans le projet de recherche et les instances du GO 3. **Les équipes retenues s'engagent à participer à ces séminaires, ainsi qu'à des séminaires publics organisés par les financeurs sur le thème de leur recherche.**

ANNEXES

Annexe 1 – Modèle de fiche-résumé

Groupe Opérationnel n° 3
« Mobilités dans les régions urbaines »

Proposition de recherche
2012

Titre de la recherche

Année de financement :
Rattachement à un programme :
Type de sélection :
Partenaire principal :
Responsable scientifique :
Partenaires secondaires :
Coût de la recherche : € TTC
Montants du financement : € TTC
Durée de la recherche : mois

Mots clés :

Problématique _____

Positionnement par rapport à l'état de l'art _____

Méthodologie _____

Apport et résultats attendus _____

Modes de valorisation envisagés _____

Réalisation : Nom	Contact financeur : Nom
Organisme	Organisme
Adresse	Adresse
Tel. : / Fax. :	Tel : / Fax :
E-mail :	E-mail :
Site internet :	Site internet :

Annexe 2 – Modèle de dossier administratif (joint à part)