



Feuille de route 2021 des travaux du Comité Scientifique France Mobilités

Le travail du comité scientifique de France Mobilités pour 2021 s'articulera autour de 3 aspects :

- L'analyse des besoins en matière de données pour la mobilité des personnes et des biens
- L'identification des leviers de maîtrise de la demande
- L'évolution des mobilités dans un contexte post COVID

Les données pour la mobilité des personnes et des biens.

La mise en place de services de mobilité adaptés repose sur une connaissance des mobilités qui suppose dans un premier temps de disposer des données et d'en maîtriser par ailleurs les méthodes de collecte et d'analyse.

Concernant la mobilité des personnes, les enjeux concernent tout particulièrement l'amélioration des méthodes d'enquêtes, leur évolution mais aussi leur harmonisation, en particulier à l'échelle européenne. L'impact sur les mobilités de l'évolution des modes de vie (télétravail, achat en ligne...) ou des modes de distribution des entreprises (vente en ligne) mérite également d'être mieux saisi. Ces évolutions s'accompagnent en effet de transformations importantes des flux logistiques et des mobilités pour achats des consommateurs, selon des modalités qui demeurent largement méconnues faute, notamment, de données adéquates. La qualité de la donnée est enfin aussi une dimension majeure.

L'observation de la demande de transport de marchandises ne doit pas non plus être négligée. En effet, agir sur l'organisation du fret nécessite tout particulièrement de mettre en évidence l'organisation des chaînes de transport, souvent complexes et mal identifiées par les enquêtes classiques. Cette connaissance simultanée de la demande de transport de marchandises et des chaînes trouve tout son intérêt dans des politiques publiques visant à redéployer les choix de transport vers des solutions plus économes en énergie et plus respectueuses de l'environnement.

Enfin, le numérique offre des opportunités nouvelles en termes de données, méthodes d'enquête et de mesure. L'article 32 de la Loi d'Orientation des Mobilités permet notamment l'accès aux données des véhicules connectés par exemple. Le questionnement n'est pas seulement celui du « *big data* », c'est-à-dire de l'usage des données massives produites par les TIC mais aussi de l'apport des technologies en termes de perspectives pour la connaissance des mobilités (intérêt mais aussi limites), avec des enjeux en matière de disponibilité et de

production de nouvelles données et méthodes. Le questionnement renouvelle ainsi le discours autour du « *big data* », c'est-à-dire de l'usage qui peut être fait des données massives produites par les TIC (comme les traces numériques des déplacements issues des smartphones ou des usagers des vélos en libre-service par exemple) à des fins de connaissance, d'évaluation et de modélisation des pratiques dans le champ du transport et de la mobilité.

L'efficacité des services de mobilité dépend également de leur capacité à s'adapter avec réactivité aux évolutions de la demande. Les données qui alimentent la connaissance des mobilités des personnes et des biens doivent donc pouvoir être mises à jour très régulièrement, notamment à partir de sources issues de l'exploitation en temps réel des infrastructures et des services de mobilité. Ce rapprochement entre les données "temps réel" et les données "temps différé" est aujourd'hui indispensable et doit être facilité.

Le travail du comité scientifique interrogera ainsi:

- Les données disponibles et les manques,
- Les freins à l'utilisation des données,
- Les données nécessaires pour mettre en place des services de mobilité et les évaluer,
- Les données utiles pour comprendre la demande de transport
- Les modalités d'appropriation des données pour la prise de décision
- Les enjeux de gouvernance des données

Les leviers de maîtrise de la demande de transport

L'intérêt de faire évoluer l'action publique vers une intervention plus en amont, au-delà de la sphère du transport, nécessite de comprendre les déterminants de la demande de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises. Or, les leviers privilégiés d'action se situent dans le champ du transport : analyse des goulets d'étranglement, mise en place d'un réseau ferroviaire spécialisé, promotion du transport multimodal, accroissement de l'offre d'infrastructures, ...

Pourtant, les stratégies et pratiques de transport sont toujours le fruit de contraintes multiples et ne peuvent être considérées isolément. Elles sont notamment fortement dépendantes des processus logistiques et des systèmes productifs pour le transport de marchandises, mais aussi de l'urbanisme ou de la géographie de l'habitat, des emplois, des lieux d'achats, de consommation et de loisirs pour le transport de personnes. Promouvoir d'autres modalités de transport implique dès lors d'articuler interventions dans le champ du transport et interventions dans les champs de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme ou de l'action économique.

Ainsi, si la démotorisation reste un phénomène rare, le rôle de l'environnement social et urbain, ainsi que la façon dont ces facteurs interagissent et s'enchaînent dans le temps sont des facteurs essentiels qu'il convient d'éclairer, dans un contexte où l'image sociale de l'automobile est en train de changer, où les TIC offrent de nouvelles perspectives en matière d'organisation des activités (e-commerce, télétravail), de la mobilité (covoiturage, autopartage, etc.) et où l'espace urbain se recompose à plusieurs échelles (écoquartiers, polycentrisme...).

Il en est de même pour les territoires périurbains. Les capacités d'adaptation reposent plus sur des réaménagements des programmes d'activité (lieux de consommation et chaînage des activités) que sur l'usage des TIC comme substitut à la mobilité physique.

France Mobilités

FRENCH MOBILITY

De même en matière de fret ferroviaire, la question du report modal n'est pas qu'une question de réseaux mais aussi une question de services et surtout de localisation spatiale de la demande des chargeurs, les entreprises.

Cette appréhension des phénomènes dans leur globalité permettra de rendre efficaces les interventions de la puissance publique visant à encourager les changements de mobilité.

Le travail du comité scientifique :

- Identifiera les déterminants de la demande de transport, tant pour les personnes que les biens ;
- Recensera les services de mobilité adossés sur ces déterminants, en France comme à l'étranger ;
- En évaluera la pertinence, l'efficacité et les modalités de mise en œuvre ;

L'évolution des mobilités dans un contexte post COVID

La crise sanitaire a fait évoluer les pratiques de mobilité, tant pour les personnes que pour les biens. Au-delà des ajustements conjoncturels à la situation, il s'agira d'analyser les évolutions structurelles qui peuvent impacter la mobilité. Les entreprises sont ainsi en train de repenser l'organisation spatiale et temporelle de leurs activités. Ces transformations concernent d'une part l'échelle des espaces de travail, où il s'agit désormais de maintenir une distance entre les salariés. La crise sanitaire favorise, d'autre part, le développement du télétravail, qui permet à la fois de réduire le nombre des personnes présentes simultanément dans l'entreprise, mais aussi de limiter l'encombrement et donc les risques de contamination dans les transports publics, voire de s'adapter à de nouveaux épisodes de confinement strict.

La croissance du télétravail pourrait également faire évoluer les stratégies d'implantation des entreprises et donc la configuration des lieux d'activité. Ces transformations pourraient opérer d'une part à une échelle régionale, avec de possibles réductions de la taille des locaux, une désaffectation pour certains territoires (y compris centraux) mais aussi des besoins accrus en matière de télécentres. Certaines entreprises pourraient, d'autre part, être amenées à revoir leurs arbitrages en matière d'implantation.

Les implications du développement du télétravail en contexte de crise sanitaire concernent, par ailleurs, les modes de vie et donc les pratiques de mobilité des salariés : non seulement les déplacements domicile-travail, avec une possible désaffectation des transports en commun, mais également les autres motifs de la mobilité et en particulier les achats, en lien avec l'essor constaté du commerce en ligne. Sur le moyen terme, le télétravail pourra par exemple favoriser des arbitrages de localisation résidentielle des ménages plus loin des lieux d'emploi. Mesurer la réalité et l'ampleur de ces effets paraît nécessaire.

Le travail du comité scientifique s'attachera à analyser les évolutions structurelles en cours, et leurs incidences sur les mobilités des personnes et des biens. Notamment, il s'agira d'examiner dans quelle mesure le télétravail, le commerce en ligne ou le recours aux modes actifs peuvent compenser ou non une désaffectation durable des modes collectifs au dépend d'un retour en force de l'autosolisme.