

MANIFESTE

Inventons les Hubs de [Dé]Mobilité

Le hub joue un rôle clé en reliant les habitants et les territoires. Leur mission, aujourd'hui orientée vers les transports, doit s'actualiser pour réduire les déplacements motorisés, encourager les mobilités choisies, renforcer les proximités, satisfaire les exigences environnementales et favoriser les accessibilités aux services publics et les activités des habitants et des visiteurs.

Cette démarche d'intérêt général vise la construction d'un nouveau commun. C'est beaucoup demander à tous les protagonistes, mais ce sont là les conditions d'une urbanité actuelle et de qualité dans tous les territoires. Dès lors, il est urgent de revoir leur conception, leur intégration urbaine et leur maillage pour s'orienter vers l'invention d'un concept à construire de "hubs de [dé]mobilité".

Nous voulons des Hubs de [Dé]Mobilité :

1

Innovants et centrés sur les usagers de la ville et les citoyen.ne.s, à partir des pratiques identifiées et des besoins exprimés.

Ouverts à tou.te.s. pour déployer des bouquets de services de proximité et des plateformes de dialogues, d'échanges, de partages et de mutualisations.

3

Accessibles dans les temporalités, adaptées aux usagers et évolutifs dans le temps.

Offrant des solutions de mobilités décarbonées, partagées et adaptées à au bassin de vie de chacun, pour venir et partir de ces lieux.

5

Avec des solutions physiques et numériques, accessibles et inclusives pour tou.te.s.

Ménageant des interfaces ouvertes, pour s'approprier des services de mobilités, et des services à la personne et aux collectifs.

7

Portés conjointement par toutes les parties prenantes (public, privé, population, association).

Au service de l'intérêt général pour la production, la gestion et l'accès aux ressources et aménités urbaines, ouvertes et en commun.

Mais pourquoi ? L'origine du mal

La ville dense, dans sa configuration actuelle, ne séduit plus et fait même fuir ses habitants. Comme le montrent les résultats de l'observatoire OUEV^[1], 57% des individus résidant dans les centres métropolitains aspirent à vivre ailleurs (contre seulement 25% dans les communes isolées des pôles urbains). Si tou.te.s ne peuvent satisfaire cette aspiration, cette tendance est confirmée par les soldes migratoires négatifs enregistrés ces dernières années au sein d'une nette majorité des ville-centres des métropoles. Ce phénomène n'est cependant pas nouveau. Depuis les années 70, l'exode urbain est la somme de deux mouvements : la périurbanisation – le développement des franges urbaines – et la rurbanisation – départ vers les zones rurales. L'exode urbain est plus rapide que ne l'a été l'exode rural^[2]. Il a concerné jusqu'à présent 4,5 millions de personnes, mais son rythme est très rapide: environ 110 000 personnes par an, contre 70 000 pour l'exode rural. Pourtant, aujourd'hui les efforts et innovations dans l'aménagement durable et la mobilité se concentrent essentiellement dans les centres métropolitains, amenant les disparités territoriales qui sont mises en lumière par l'actualité.

Si les grandes villes ont un impact écologique négatif très important, l'impact environnemental et social du mode de vie périurbain n'est pas à négliger. En effet, les emplois sont souvent conservés en milieu urbain, ainsi que parfois l'école des enfants. Il y a en moyenne une automobile par ménage de plus que les citadin.e.s et celle-ci roule beaucoup plus. D'où consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. Cet habitat à faible densité entraîne aussi une forte consommation d'espace, mais surtout une transformation de l'espace rural et une altération du paysage^[3].

Constat appuyé par les données du think tank Shift Project, rappelant que les zones périurbaines occupent seulement 11 % du territoire hexagonal mais rassemblent 43 % de la population française (27 millions de personnes). La part modale de la voiture particulière atteint 85 %^[4].

Comment garantir au mieux les accessibilités indispensables au quotidien ? Comment servir cette mobilité discontinue et les connexions nécessaires, sans tomber dans l'impasse de la voiture particulière ? L'offre alternative de déplacement existe souvent mais elle est peu reliée et pas assez fournie. Augmenter les possibilités de choix et de combinaisons, c'est encourager d'autres modes (rabattement et stationnement vélo, covoiturage, taxi, VTC, rabattement voiture, etc.) à s'y joindre et offrir le choix du mode et de son éventuelle combinaison. Ceci suppose d'accéder aux offres de transport en proximité, donc de formaliser une multitude de plateformes légères qui relient les offres disponibles ; dit autrement incarner dans des hubs ce que les citadin.e.s organisent naturellement (passer d'un vélo à un bus, métro, de la voiture au train, etc.) et ainsi compléter une maille de mobilités aujourd'hui trop lâche.

[1] Observatoire des Usages émergents de la ville, l'Obsoco-Chronos, 2017.

[2] Pierre Merlin, urbaniste et démographe, « l'exode urbain », La Documentation française, 2019

[3] Interview Pierre Blouet, AMF, décembre 2010

[4] The Shift Project «[Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité](#) », août 2017

Comme le rappelle récemment François Leclercq, même si la transition vers un système de mobilité plus durable s'avère indispensable, il n'est pas possible de nier l'organisation spatiale des villes que l'utilisation généralisée de la voiture a engendrée. Ce tissu de villes petites et moyennes, moins denses que les métropoles dans l'ombre desquelles beaucoup se sont développées, est l'héritage de plusieurs décennies de politiques d'aménagement imprégnées de la culture de la voiture. C'est aussi accepter de voir que, derrière le changement de nos paradigmes de mobilité, ce sont les logiques d'ensemble du développement territorial actuel à repenser [5].

L'observatoire OME[6] met d'ailleurs en avant que 28 % des Européen.e.s se projettent dans un avenir moins mobile, substituant à l'idéal de vitesse, pour se déplacer plus vite, celui de raccourcissement des distances, pour se déplacer moins loin. La mobilité de proximité est une des réponses possibles à la question de la façon dont les individus peuvent se libérer des mobilités contraintes et subies, en les réduisant. À une époque où se fait sentir un désir de ralentissement face à un cours du monde en accélération, on peut supposer que la mobilité de proximité constitue une voie pour repenser une mobilité à dimension plus humaine sans pour autant être passéiste ou rétrograde, tout comme l'aménagement des territoires, les aménités en périphérie, l'économie et l'emploi qui sont également des sujets à explorer.

Agir pour des proximités amène à contrer l'étalement de la ville par l'intensification urbaine, mais aussi limiter l'augmentation d'infrastructures (routières) de transport. Dès lors, il faut penser un maillage des offres de mobilité et une concentration des aménités urbaines à laquelle la notion de "hub" et celle de ses maillages peut répondre.

Inventons les Hubs de (dé)mobilités !

Venu de l'anglais, le terme hub se définit comme "la partie centrale ou principale de quelque chose où il y a le plus d'activité / la partie centrale d'une roue dans laquelle sont fixés les rayons (= barres reliant la partie centrale au bord extérieur de la roue)" [7]

Par extension, le mot hub est employé dans les domaines des transports, de la logistique et de l'informatique :

- dans les transports, un hub ou plate-forme de correspondance est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication, une plaque tournante.
- dans l'aviation, un hub aérien ou plate-forme de correspondance aéroportuaire est un aéroport qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol.
- en informatique, un hub, appelé aussi concentrateur; C'est un appareil permettant d'interconnecter physiquement plusieurs appareils, typiquement des ordinateurs (connexions réseau Ethernet via hub Ethernet) ou encore des périphériques (hub USB, Firewire,...), mais aussi parfois un commutateur ou un routeur.
- le modèle hub and spoke est un modèle d'architecture de réseau, point d'interconnexion de plusieurs sites, de plusieurs appareils numériques, carrefour, échangeur.

[5] François Leclercq, Architecte, Débats & Analyses, Le Monde, 27 décembre 2018.

[6] Observatoire des Mobilités Emergentes, vague 2018.

[7] Définition du Cambridge Dictionary

Les hubs [dé]Mobilités deviennent alors des moyens pour tous les territoires péri-urbains d'atteindre des objectifs clairs et ambitieux :

- de réduction de l'usage de la voiture et promotion de mobilités alternatives pour tous les acteurs des mobilités alternatives et actives,
- de promouvoir des proximités quotidiennes : commerces, restauration, services publics et privés à la personnes, de réduire les dépendances et les vulnérabilités,
- de développer des emplois locaux,
- et en bonus, le hub améliore la collaboration entre tous les acteurs, les obligeant à se coordonner autour des citoyens.

Un hub de (dé)mobilités, ce n'est pas :

- un parking relais, une gare, un espace de coworking, ...
- uniquement une question de mobilité.

Pour construire dès maintenant de tels quotidiens, pour rapprocher les services, pour recréer du local et du lien, resserrer le maillage territorial, les hubs de mobilités sont à réinventer et il faut promouvoir la dé-mobilité. Légers et utiles, ils peuvent être mis en œuvre avec peu de moyen en ciblant précisément les besoins des citoyen.ne.s. Ils mettront en valeur les services de mobilité existants et joueront un rôle majeur dans l'attractivité des territoires. Ils permettent de connecter les parcours, de raccourcir les distances, de simplifier et de donner du sens. Le Hub pourra devenir le support d'une multitude de services utiles permettant d'éviter des mobilités ou de les raccourcir.

Aujourd'hui, comme ils sont à la croisée des domaines et des métiers, ces hubs n'ont pas de représentant.e, ni de responsable identifié.e. Ils ne sont pas conçus en partant des temporalités et des besoins, ils résultent des infrastructures et des modes de transport qu'ils tentent de relier comme le montre l'excellent travail sur les passages de l'Institut de la Ville en Mouvement^[8]. Par ailleurs, des démarches internationales s'engagent pour produire des infrastructures numériques utiles aux Hubs, portées par des acteur.rice.s privé.e.s comme Coord^[9] ou des ONG mondiales comme SharedStreets^[10].

Rodolphe Dodier souligne l'influence des disparités territoriales : une solution fonctionnant dans un contexte donné ne sera pas forcément pertinente dans un autre^[11]. La prospective des mobilités périurbaines semble échapper à toute tentative de généralisation, obligeant les collectivités à procéder le plus subtilement possible sur un territoire donné, à éviter de reproduire sans analyser.

Cependant, il est possible de cibler un certain nombre d'éléments « noyau », indispensable à la réalisation des hubs de [dé]mobilités : les 8 éléments du manifeste.

[8] <https://www.ville-en-mouvement.com/fr>

[9] <https://coord.co/>

[10] <http://sharedstreets.io/>

[11] Rodolphe Dodier, Professeur de géographie à l'université Aix-Marseille - Tendances prospectives, Périurbain, octobre

Nous, signataires de ce manifeste

Considérons que les Hubs de [Dé]Mobilités jouent un rôle majeur dans le quotidien des citoyen.ne.s. Nous pensons que les prochains Hubs doivent être légers (peu gourmands en moyen, versatiles, évolutifs), utiles (répondant aux besoins quotidiens de toutes les parties prenantes) et citoyen.ne.s (inscrits dans la vie quotidienne pour tous les territoires).

Ces Hubs sont à la croisée des métiers et des domaines techniques, juridiques, institutionnels. Ce manifeste souligne également l'importance d'une démarche collective qui aborde à la fois les aspects physiques et numériques. La mobilité y joue un rôle mais ne doit pas être l'angle unique pour observer, concevoir et penser des hubs.

Les signataires pourront alors prototyper dans des collectivités candidates en mutualisant des moyens et des ressources, mieux se coordonner autour de projet de hub réel et repenser leur proposition de valeur. Pour une collectivité, cette démarche permettra de mieux comprendre les besoins des citoyen.ne.s, de faire évoluer les hubs existants, de créer des hubs utiles et fonctionnels en gagnant du temps et des ressources.

Pour les opérateurs de mobilités et d'aménagement, il s'agira de partir des besoins des usagers, des points de vue différents de l'ensemble des acteur.rice.s pour identifier les communs, les potentiels standard et les spécificités selon les différents territoires. Pour les sociétés de services, cela facilitera la compréhension des besoins des citoyen.ne.s au quotidien pour repenser les offres.

En s'inspirant des approches de l'open source^[12], la FabMob accompagne les signataires dans une démarche collective, à mutualiser des moyens pour produire de nouvelles connaissances, des formats de données, des guides, et à prototyper dans plusieurs collectivités.

Rejoignez le mouvement en
signant le manifeste

[cliquez](#)

Pour plus d'informations : info@lafabriquedesmobilités.fr

[12] Fabrique des Mobilités, [Vers un territoire Open Source](#)