

DÉTOURS

PROSPECTIFS 2014

Quand les habitants **innovent...**

Services partagés, consommations collaboratives,
groupements d'intérêts... des pratiques qui se diffusent
et interpellent les politiques urbaines

décembre 2015

Quand les habitants innovent...

Services partagés, consommations collaboratives, groupements d'intérêts... des pratiques qui se diffusent et interpellent les politiques urbaines

- 4 Propos introductifs
par **Jean-Marc Mesquida**, directeur général de l'aua/T
- 6 Société d'individus : transformation du lien social et nouveaux rapports « d'association »
Roger Sue, professeur à Université Paris Descartes-Sorbonne, chercheur au Cerlis (Centre d'études et de recherche sur les liens sociaux).
- 8 Une (r)évolution en marche, trois exemples qui interpellent les politiques urbaines
Trois dialogues experts-élus, animés par **Brigitte Fouilland**, enseignante et responsable des Masters d'Affaires urbaines de Sciences Po Paris
- 1. L'économie collaborative au service des territoires**
Samuel Roumeau, OuiShare connector - Bordeaux
Martine Susset, conseillère municipale à Toulouse, conseillère communautaire, référent de l'observatoire partenarial de l'environnement de l'aua/T
- 2. Initiative des citoyens et formes nouvelles d'aménagement**
Guillaume Fabrel, Professeur à l'Université Lyon 2, Institut d'Urbanisme de Lyon, chercheur à l'UMR Triangle et au Labex Intelligences des Mondes Urbains, fondateur du bureau de recherche Aménités
Joseph Carles, adjoint au maire de Blagnac, conseiller communautaire, référent de l'observatoire partenarial économie rayonnement et attractivité de l'aua/T
- 3. Pratiques collaboratives dans les mobilités : enjeux, risques et opportunités pour les collectivités**
Laurent Barelrier, chargé de veille et d'analyse stratégique, groupe Chronos
Jean-Michel Lattes, premier adjoint au maire de Toulouse, vice président de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, président du syndicat mixte de transports en commun (Tisséo SMTTC), référent de l'observatoire partenarial des déplacements de l'aua/T
- 14 Synthèse et débat :
quels enjeux pour les politiques publiques ?
Brigitte Fouilland

Propos introductifs

Quand les habitants innovent...

Jean-Marc MESQUIDA, Directeur général de l'aua/T

R

éfléchir aux nouvelles pratiques et organisations collaboratives qui se font jour dans nos villes, prendre la mesure de ces phénomènes, saisir leurs impacts sur la vie urbaine... telle était l'ambition des Détours Prospectifs de décembre 2014 dont ce document rend compte.

Services partagés, covoiturage, auto-partage, consommations collaboratives, AMAP, groupements d'intérêts, jardins collectifs... Nombreux sont les domaines où ces nouvelles pratiques se diffusent, souvent en parallèle ou à côté des systèmes traditionnels de fonctionnement de la ville. L'ensemble de l'action publique est concernée : de la mobilité à l'alimentaire, de l'aménagement urbain à la lutte contre les inégalités, de l'économie à l'exercice de la citoyenneté...

La société bouge, elle est riche d'initiatives, d'expérimentations, d'innovations ; cela a été de tout temps, mais cette dynamique s'amplifie, prenant appui sur les nouveaux outils de communication et la « révolution » numérique. Il n'y a probablement pas de lecture univoque de ces nouveaux processus socio-économiques, les formes et les expressions qu'ils prennent traduisent des réalités différentes et complexes.



Notre intention est de tenter d'en saisir les ressorts, d'en comprendre les mécanismes, de faire preuve de lucidité et de discernement... bref, de ne pas méconnaître ce mouvement de fonds qui anime la société :

- Quelle est l'ampleur de ces nouvelles formes de participation ?
- Que disent-elles d'une réorganisation du fonctionnement de la cité ? Comment impactent-elles la capacité de l'action publique à organiser la vie urbaine ?
- Quelle est leur capacité à créer du « bien commun » ? Dessinent-elles au contraire une société faite de la somme d'intérêts particuliers ? L'équité au regard des conditions d'accès à ces réseaux et aux services qui y sont proposés est-elle assurée ?
- De quelle manière les collectivités peuvent tirer parti de ces initiatives ?

Pour les collectivités et les acteurs des politiques publiques, l'enjeu est en effet de trouver le positionnement juste face à ces innovations sociales, de permettre une articulation fertile entre ces nouveaux fonctionnements plus horizontaux et la « verticalité » de l'organisation actuelle de l'action publique. C'est une petite « révolution » : être moins dans le « faire » mais davantage dans le « faciliter », « accompagner », « soutenir »... l'initiative des habitants. L'enjeu, in fine, est d'anticiper sur les stratégies à construire pour que les politiques publiques et les collectivités qui les conduisent soient en phase avec ces profondes évolutions.

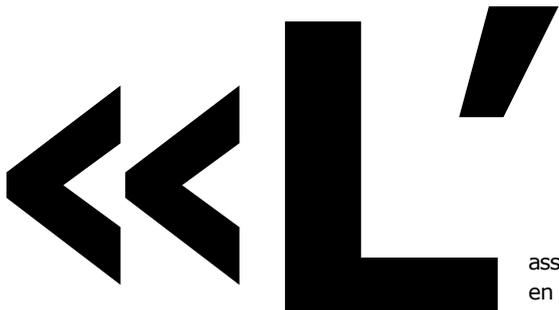
Pour cette édition 2014 des Détours Prospectifs, un focus a été fait sur trois domaines dans lesquels ces nouvelles pratiques se développent – la consommation, les formes nouvelles d'engagement des habitants et la mobilité ; une mise en perspective des évolutions profondes que l'on observe dans l'organisation des liens sociaux a ainsi été proposée.

Le sujet est loin d'être clos et nombreuses sont les questions encore devant nous dont nous ne pourrions pas nous affranchir. Ces Détours Prospectifs ouvrent ainsi un ensemble de réflexions qui continueront à jaloner l'activité de l'agence... dans les mois et les années à venir.



Société d'individus : transformation du lien social et nouveaux rapports « d'association »

Roger Sue, professeur à l'Université Paris Descartes-Sorbonne, chercheur au Cerlis (Centre d'études et de recherche sur les liens sociaux).



« L'associativité » est une montée en puissance des différents éléments de la société civile, un développement horizontal, dans l'épaisseur du lien social. Ce mouvement se confronte à un monde institutionnel qui globalement reste vertical et n'a pas « l'ingénierie » correspondant à la vraie transformation de la société civile. Les responsables ont en tête le modèle qui correspond à leur trajectoire de vie, celui des trente glorieuses. Derrière, c'est le mode de développement basé sur la société industrielle qui fait référence. L'essentiel de la crise naît du choc qui se crée entre cette référence et la dynamique sociétale. Cette analyse rejoint les propos de Michel Serres selon lesquels nous ne sommes pas en crise et certainement pas dans une crise économique. D'une part, le terme fait référence à un état temporaire et suppose un retour à l'état « ex-ante ». D'autre part, parce que d'un point de vue économique, nous sommes dans des sociétés riches. De surcroît, les grandes fractures sont rarement du domaine de l'économie mais relèvent plus souvent d'une nouvelle manière de considérer la relation à l'autre ou le lien social. Ces phénomènes restent difficiles à observer car ils se développent sur un temps long et de manière implicite.

Quatre termes apparaissent aujourd'hui fondamentaux :

- l'individualité : le changement concerne le type de rapport que l'individu entretient avec la société. Cette centralité de l'individualité dans le lien social se caractérise par la singularité.
- la singularité : nous ne sommes plus dans l'individualité de la généralité pensée par JJ. Rousseau ou les philosophes des Lumières. Les gens se pensent eux-mêmes par différence aux autres : « je suis moi-même parce que je ne suis pas comme toi ».
- l'égalité : c'est une notion complexe qui ne fait plus référence à la similarité.
« Je suis ton égal car tu fais bien le gâteau au chocolat, mais moi je cours plus vite le 100 mètres. »
Chaque singularité se pense comme principalement l'égal des autres. Ce n'est plus la société qui fait l'égalité. L'égalité est « intérieure » et part de l'individu, c'est un mouvement social qui vient du bas.
- l'altérité : l'individualité s'accompagne de la multiplication des liens relationnels

L'individu ne s'oppose pas à la société mais il en change le sens, désormais la relation est partout et l'individu est la relation.

Ces quatre mots n'ont de sens qu'à condition d'être rassemblés derrière le mot « associativité ». L'associativité est une notion différente de l'association qui désigne des groupes formels.

Il y a actuellement dans la société un imaginaire associatif très important, une projection dans les valeurs de l'association. Les associations « formelles » rassemblent 20 millions de bénévoles et ont connu ces cinq dernières années un taux de progression des emplois de 4 à 5% – davantage que l'emploi public et privé. 70 000 nouvelles associations sont créées chaque année, malgré la crise ou à cause de...

S'ajoutent les formes de bénévolat informel, plus difficiles à comptabiliser mais dont on sait qu'elles progressent plus vite encore.

L'associativité, à l'image de l'économie dite collaborative est en train de déréguler, d'« ubériser », le système économique : nouveau statut du travail, nouveau statut de la connaissance, nouveau statut du consommateur... Aujourd'hui nous sommes sortis du travail industriel standardisable, uniforme. C'est le cas par exemple du travail de guichet (banques, assurances, grandes surfaces, etc.)

On ne recherche plus aujourd'hui une personne qui remplisse un emploi, mais quelqu'un qui crée son emploi.

De même la qualification, en soi, ne vaut plus autant dans une époque où le savoir change tous les dix ans. Il faut développer des compétences matricielles, transversales, génériques.

Aujourd'hui par exemple, les étudiants scandinaves ont accès à internet pendant leurs examens. Ce n'est pas leur savoir que l'on juge mais leur manière d'accéder à la connaissance.

La question n'est plus celle du travail mais comment va se forger le capital humain.

L'associativité, le lien social contribuent à « faire connaissance » autrement. La connaissance a un statut complètement différent, c'est une connaissance en réseau qui va très vite, qui change le regard à la citoyenneté, qui change le regard à l'autorité, à l'institution, à soi-même...

Le nouveau grand livre de l'univers est Wikipédia qui contrairement aux anciennes encyclopédies telles que l'Universalis, permet de revenir sur les erreurs que peuvent contenir les articles.

De même, l'irruption du crowdsourcing résout des questions sur lesquelles butent les meilleurs ingénieurs. Même la NASA y a recours, non pas pour trouver « un génie » capable de trouver la réponse mais pour bénéficier d'un processus de réflexion collaborative, qui peut conduire à reposer la question, faire un pas de côté...

Le rapport à la politique change. Les sociétés d'individus ne se représentent plus comme des sociétés de masse, ce qui produit une crise de la représentation. Plus personne ne veut être représenté par personne. Aujourd'hui dans tous les domaines l'utilisateur se pose en expert, en « usager ». C'est dans le domaine de la santé, avec l'arrivée du Sida, que les positions ont bougé très vite : les associations de malades ont révolutionné les pratiques médicales, elles ont participé aux protocoles aux côtés des médecins. Les trithérapies dans le cas du Sida n'auraient pas été trouvées sans cette implication des associations.

Il faut aller vers une démocratie « participative », non pas une participation ponctuelle ou technique basée sur des dispositifs, des conseils de quartiers... mais une forme de participation permanente permettant une implication de la société civile au stade des enjeux. Un lieu où les opinions se forment, où l'on puisse s'informer, échanger, délibérer...

Il est nécessaire de retrouver une sphère capable de réunir trois fonctions :

- celle d'égalité (il n'y a plus de service militaire, plus d'église...)
- celle du service public par le public. Des besoins publics, culturels, d'éducation, de santé, d'action sociale ne cessent de se développer. S'il y a épuisement du service public, la marchandisation de besoins aussi fondamentaux n'est pas non plus la réponse pour développer le capital humain. Le marché prend la prothèse de la hanche, mais pas le cancer ! Il faut « produire » de la santé, de l'éducation, du lien social, de la relation entre les gens, dans le cadre de l'association.
- celle de faire monter les gens en civilité... et revenir au contrat social de Rousseau qui jugeait que l'association devait précéder le contrat.



Une (r)évolution en marche, trois exemples...

L'économie collaborative au service des territoires

Samuel Roumeau, OuiShare connector - Bordeaux

Martine Susset, conseillère municipale à Toulouse, conseillère communautaire, référent de l'observatoire partenarial de l'environnement de l'aua/T

O

ui Share est une communauté internationale d'acteurs qui travaillent à construire une société collaborative en connectant les individus, les organisations et les idées autour des valeurs de justice, d'ouverture et de confiance.

OuiShare développe son activité en quatre axes :

- la construction de communautés ;
- la production de connaissance - « think tank » ;
- l'incubateur ou accélérateur de projet - « do thank » ;
- le développement de services.

Ce qu'on appelle économie collaborative regroupe l'ensemble des pratiques et modèles économiques basés sur des structures horizontales et des communautés. Pour faire simple, il y a six déclinaisons de l'économie collaborative :

- la consommation collaborative ;
- le design et fabrication ;
- la connaissance ;
- le financement ;
- la gouvernance ;
- les systèmes d'échanges (monnaies locales, monnaies complémentaires).

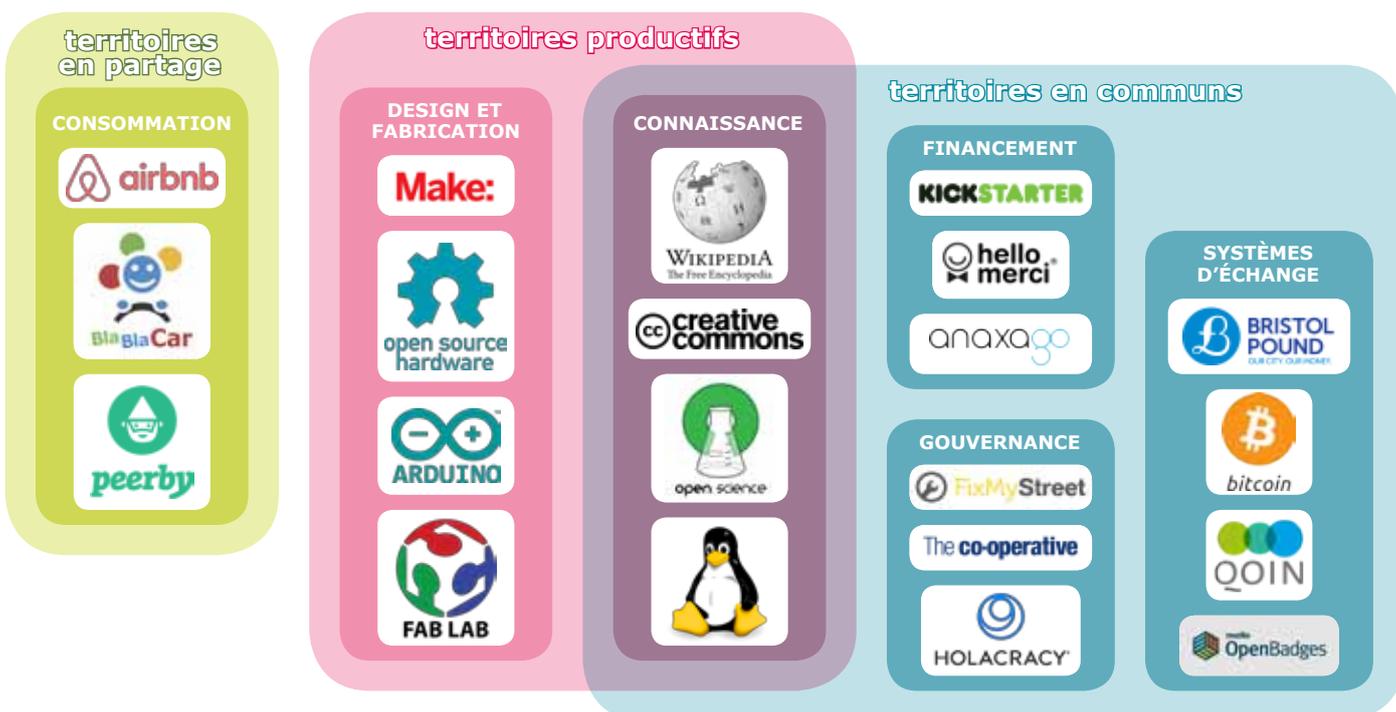
Sur la base de cette schématisation en six domaines, il est possible de faire une distinction entre ce qui relève de différents « territoires » :

- territoires en partage ;
- territoires productifs ;
- territoires en communs.

Afin de mieux comprendre les dynamiques citoyennes au sein de la ville autour de l'alimentation, il faut faire un focus sur « les territoires en partage » – territoires de développement des consommations collaboratives dont les formes sont de plus en plus diversifiées.

Les AMAP sont assez répandues. Elles fonctionnent sur l'engagement annuel d'un groupe de consommateurs auprès d'un producteur. Chacun paie à l'avance un « panier » dont le contenu est livré toutes les semaines et varie selon les saisons et la récolte. Entre autres avantages, cela permet au producteur d'avoir une trésorerie constante, de faire face aux aléas. Pour les consommateurs l'intérêt réside dans la qualité de produits locaux et la réduction des frais liés aux intermédiaires. La Haute-Garonne, avec près d'une centaine d'AMAP, fait partie des territoires particulièrement dynamiques.

Des systèmes plus souples se sont développés comme la « Ruche qui dit Oui ». Ils fonctionnent sur le même principe mais sans engagement : les produits sont choisis via une plate-forme internet et peuvent être récupérés à la Ruche une fois par semaine.



... qui interpellent les politiques urbaines

D'autres déclinaisons sont expérimentées, par exemple :

- la Louve fonctionne sur un « échange de temps » : chaque consommateur adhère à une coopérative et donne de son temps pour la faire fonctionner ; cela permet d'avoir un point de vente pour les producteurs locaux sans alourdir les prix ;
 - la Recharge est une épicerie sans emballage qui cherche aussi à limiter le gaspillage alimentaire.
- L'idée, à chaque fois, est de favoriser les circuits courts et la désintermédiation : l'échange se fait directement entre le consommateur et le producteur

La sensibilisation au gaspillage alimentaire est aussi un enjeu. Il y a l'expérience de « Disco soupe », mouvement solidaire qui valorise les rebuts alimentaires en créant des événements sur l'espace public. Autre exemple, le réseau « Cookening » qui propose à des particuliers d'aller manger chez d'autres « comme au restaurant ».

Des initiatives en termes d'agriculture urbaine peuvent aussi être évoquées :

- les jardins partagés qui sont des espaces publics de proximité ouverts à tous et destinés à être « jardinés » dans une dynamique collective. Sont ainsi visés les enjeux liés à l'environnement, à la biodiversité mais aussi à la cohésion sociale...
- le mouvement des « incroyables comestibles » qui propose des cultures dans l'espace public des villes à « disposition de tous ».

Ces initiatives attachées au modèle collaboratif représentent de véritables enjeux territoriaux à travers :

- leur capacité à relocaliser le développement économique ;
- l'optimisation des ressources par l'appropriation des espaces vacants ;
- la recherche d'une plus grande sobriété environnementale ;
- le développement de la participation citoyenne autour d'actions ou d'initiatives qui contribuent au vivre ensemble ;
- enfin, et de manière plus globale, se joue une mise en valeur des biens communs.

La pérennité de ces mouvements est souvent interrogée, certains n'y voyant qu'un phénomène conjoncturel étroitement lié à la crise. Les chiffres qui remontent des territoires, comme l'ampleur prise par des initiatives telles que BlaBlaCar ou Airbnb prouvent le contraire. Même dans l'hypothèse d'un retour de la croissance, il semble que le système collaboratif ne sera pas voué à disparaître.

Selon Michel Serre, « ce n'est pas une crise, c'est un changement de monde »

Il y a là un défi posé par les citoyens qui attendent beaucoup d'un investissement de ce champ du collaboratif par les élus comme par les entreprises.

Autour de ces initiatives d'habitants, les stratégies des collectivités que l'on observe sont de trois types : des stratégies motrices, des positions de conciliation ou des réactions de blocage. Mais au-delà, le constat est surtout que la plupart des territoires sont un peu perdus et démunis face à ces mouvements. OuiShare travaille sur un programme d'accompagnement des collectivités, de promotion de l'économie collaborative à l'échelle du territoire, le Programme « Sharitories ». Il se compose notamment d'une boîte à outils à destination des territoires et des acteurs locaux.

« Ce n'est pas une crise, c'est un changement de monde »
Michel Serres



Martine Susset

Nombreux sont les exemples présentés que l'on trouve sur le territoire toulousain. La collectivité est un acteur du développement des initiatives de ce type, qui sont d'ailleurs, nombreuses ici. L'enjeu pour nous est d'être à l'écoute et de répondre à ces nouvelles attentes. En général les porteurs de projets viennent à nous, nous interrogent sur notre position, sollicitent notre soutien. Les moyens que nous apportons sont essentiellement des moyens logistiques et techniques.

Deux initiatives illustrent notre position. La première porte sur la création d'un « drive fermier » avec la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne : une plate-forme de commande auprès de producteurs locaux avec des points de livraison, pour l'instant sur deux lieux de la ville. Les producteurs qui y participent sont très optimistes mais ils sont aussi très lucides sur les difficultés : cela prend beaucoup de temps et interroge quant à la rentabilité financière. Pour conforter ce projet, nous réfléchissons à la mise à disposition d'un local pour ouvrir un magasin de producteurs.

La seconde initiative est réalisée autour de notre cuisine centrale (plus de 30 000 repas pour les 200 écoles de la ville) avec deux axes :

- se rapprocher de la régie agricole que nous avons la chance d'avoir sur notre territoire ;
- inciter les producteurs locaux à cultiver en bio dans le but de favoriser les circuits courts et la qualité d'approvisionnement de la cuisine centrale. Nous sommes là contraints par les marchés publics et les commissions d'appels d'offres, mais les producteurs locaux jouent le jeu et s'efforcent de répondre au mieux.

Initiatives des citoyens et formes nouvelles d'aménagement

Guillaume Faburel, Professeur à l'Université Lyon 2, Institut d'Urbanisme de Lyon, chercheur à l'UMR Triangle et au Labex Intelligences des Mondes Urbains, fondateur du bureau de recherche Aménités

Joseph Carles, adjoint au maire de Blagnac, conseiller communautaire, référent de l'observatoire partenarial économie rayonnement et attractivité de l'aua/T

Depuis une trentaine d'années, on assiste à une diversification des formes d'engagement dans l'espace public, entendu au sens large du terme, à la fois espace politique et matériel. Et que ce soit en matière d'habitat, d'alimentation ou d'espace public « physique », l'environnement joue un rôle déterminant dans ces volontés de se mobiliser.

L'engagement n'est, de fait, pas nouveau, mais ces formes marquent des évolutions assez fondamentales : elles sont moins instituées et moins attachées à des figures canoniques des collectifs en politique (ex : les partis), sont plus affranchies et plus individuées (sans être individualistes). Elles développent alors d'autres visages et mettent en avant d'autres attributs pour manifester autrement des désirs de changement.

Il y a un certain nombre de concepts qui aident à comprendre ce qui motive les individus à s'impliquer, à s'investir ou s'engager dans des processus collaboratifs :

- **L'individuation** : les gens cherchent à construire une partie de leur identité par des formes d'engagement. Mais cette identité est moins enclose dans des appartenances de groupes hérités. En fait, pour donner sens à ses propres engagements, chacun va s'impliquer selon la manière dont il se sent ou non représenté par des collectifs constitués. Cela est différent de l'individualisme ou de l'individualisation : il n'y a pas nécessairement d'égoïsme et encore moins d'égoïsme comme la disqualification par le fameux « syndrome » NIMBY a tenté de le faire croire. Cela redessine simplement les liens entre individu et collectif.
- **La capacitation** : ces engagements visent à recouvrir des libertés positives, c'est-à-dire un potentiel de maîtrise de l'environnement que l'on habite (et qui ne se limite pas à l'espace résidentiel). Ils concernent alors beaucoup ce avec quoi nous avons une prise directe, une expérience concrète : le quartier de vie, la commune de résidence...
- **Le concernement** : c'est la figure intermédiaire qui se situe entre « être sensible à » (par exemple à des considérations environnementales générales) et « être impacté par » (un projet par exemple) : les gens peuvent se sentir concernés par le devenir d'un territoire plus large que leur lieu de vie, par l'évolution structurelle d'une ville qu'ils habitent... C'est autour du concernement que se tissent beaucoup de valeurs du commun, et donc, à ce jour, se questionnent les programmes d'actions politiques.

Il faut noter ici que l'environnement apparaît comme un fil directeur de beaucoup de ces engagements : derrière les pratiques vivrières, se trouve la question des ressources locales, derrière le logement les questions énergétiques, ou encore la santé etc.

Il y a aussi des champs de compétences et des types d'attributs communs à ces formes concrètes d'engagement qui marquent le fait que l'individu est différent de celui d'il y a 30 ou 40 ans :

- Les gens manifestent une volonté de faire par eux-mêmes et donc prennent une certaine autonomie. Ce n'est pas anodin vis-à-vis des politiques urbaines et dans la manière de faire de l'aménagement ou de l'urbanisme. Certains parlent d'une « réforme écologique des modes de vie »... qui à l'extrême participerait créer et aménager des territoires et des paysages entiers. Cette prise d'autonomie va s'incarner dans une gestion ordinaire de l'alimentaire, du logement, des mobilités. Ce faisant, on assiste à un affranchissement croissant des offres et cadres fonctionnels plus classiques. L'évolution des pratiques et des usages de l'espace local témoigne alors aussi d'une prise de distance vis à vis des comportements et modes de vie « attendus » par les politiques menées par les autorités publiques, d'abord locales, dans le cadre plus conventionnel de production de la ville.
- Cette prise d'autonomie traduit des libertés positives visant à restaurer « une reprise de soi » : ne se sentant pas toujours des mieux représentés, les gens souhaitent de plus en plus s'investir. Et cela passe par une telle reprise. Ils développent ainsi une autre conception de l'individu.
- Le troisième point est ce que l'on appelle « la mise en geste », le fait de vouloir directement participer à la fabrication. Ce sont de micro gestes du quotidien qui visent à s'impliquer autrement et qui façonnent également des territoires.

Ces trois leviers donnent à voir un autre individu, un individu qui est différemment sujet ; il est autrement impliqué politiquement mais pas toujours en participant aux scènes organisées de la démocratie participative. Il s'affranchit des cadres politiques mais souhaite s'engager. Cet « individu sujet » est autonome mais néanmoins situé et ancré dans un territoire ; il est réflexif mais veut agir.



Or, c'est à ce jour beaucoup l'environnement que se joue cette infrapolitique. « Habiter autrement l'environnement » construit des formes d'engagement interpellant différemment la puissance publique et ce dans tous les domaines de l'action locale et territoriale. Dès lors, « les savoirs de la fabrique urbaine » sont directement interpellés. Cela renvoi à la question des normes de l'action, des compétences techniques et des routines professionnelles. Un des enjeux réside dans la manière de faire participer cet « individu sujet » à l'élaboration de l'action, à l'édification en amont d'une politique publique. Toutefois, la manière dont cet individu va prendre place dans les processus historiques de conception la ville reposant sur des savoirs techniques très spécialisés demeure encore du registre de « l'impensé ».

Par exemple, les systèmes de valeurs dont les politiques urbaines ont été historiquement les vecteurs (mixité et cohésion, solidarité et égalité...) sont interpellés par ces formes « d'habiter local » et leur rapport à l'environnement. Des valeurs proches mais distinctes sont mobilisées dans la « mise en geste » : l'entraide qui qualifie autrement la solidarité ; la sobriété qui n'est pas uniquement énergétique mais embrasse plus largement l'économie de la ressource...

L'enjeu est de trouver des modes d'ajustement entre les champs de valeurs historiques et ceux portés par l'individu sujet qui, ce faisant, manifeste une volonté de maîtriser autrement son environnement immédiat.

Guillaume Faburel

Il me semble que le cadre légitimé des élus a commencé à évoluer vers une démocratie plus horizontale, celle « des égaux » dont parle Pierre Rosanvallon.

Leur légitimité n'est plus celle de la seule décision, d'une incarnation de l'autorité, mais d'un choix politique qui se nourrit d'autres modes opératoires ; ceux effectivement du rassemblement et de la médiation. Il est vrai que des dynamiques émergent, rythmant des pans entiers de la vie sociale et économique.

Toutefois, nous ne sommes plus de mon point de vue au stade d'une visée régénérante de la démocratie représentative, mais à celui d'une transformation plus forte. Je ne crois donc pas que les formes d'engagements évoquées et les modes de vie associés, qui animent de plus en plus des espaces entiers, puissent en quelque sorte « régénérer » la démocratie représentative. Ils se sont construits « en réaction » à ce cadre, et donc aussi en réaction aux organisations conventionnelles de l'exercice du pouvoir à différents niveaux.

Joseph Carles

Aujourd'hui nous sommes dans une situation où la vérité est éclatée en une multitude d'acteurs porteurs de représentations différentes : acteurs politiques, habitants, acteurs du transport... Autour de projets urbains, comme par exemple celui d'Andromède à Blagnac, de nombreuses demandes s'expriment, souvent contradictoires. Seul un référentiel de valeurs construit autour du plus petit commun dénominateur entre les acteurs peut permettre de fédérer. Ces valeurs auront à voir avec l'enjeu de vivre ensemble. Le rôle de l' élu est celui de médiateur, il doit favoriser l'échange. Nous ne sommes plus dans des processus de gouvernement « top down » où l' élu omniscient décide de tout, mais dans des formes de gouvernance. Nous ne pouvons pas ne pas écouter ceux qui sont aussi des acteurs et qui souhaitent s'impliquer. Dans le cadre d'opérations d'aménagement cela demande de l'anticipation et une capacité de mise en œuvre de la gouvernance autour de trois conditions au moins :

- être en mesure de porter les valeurs communes et les formaliser – constituer un référentiel ;
- rendre possible un leadership à géométrie variable, qui ne repose pas uniquement sur les élus, l'aménageur, le bailleur social... mais où les citoyens puissent être acteurs ;
- être d'une réelle transparence quant à la création de l'intelligence collective, en considérant notamment que l'intelligence pratique est aussi pertinente que l'intelligence conceptuelle.

Joseph Carles

Je crois à l'écoute, à la coproduction mais pas à la démocratie participative. Un élu tient sa légitimité de son élection, il lui appartient de fixer le cap et, en terme d'aménagement, il s'agit de construire le « vivre ensemble ». Il faut être attentif et préserver certains fondamentaux constitutifs de notre contrat social.

La place des citoyens n'est pas en amont, sur la conception. Par contre, il faut leur donner la capacité de faire valoir leur intelligence pratique, leur intelligence du vécu...

De ce point de vue, les modes opératoires sont en retard mais le travail est aussi complexe, les difficultés liées aux réglementations, aux dispositifs qui organisent l'action publique sont nombreuses. En ce sens l' élu n'est plus le maître d'œuvre, il est un médiateur et un ensambleur qui doit mettre en relation les différents acteurs qui contribuent à la « naissance » d'une ville.

Brigitte Fouillard

Les habitants semblent, pour certains, avoir envie d'aller au-delà de la concertation, au-delà des cadres proposés tels que les conseils de quartiers, les conseils de développement... ; ils souhaitent participer, faire... De quelle manière la puissance publique prend en compte ces initiatives ? Peut-on imaginer que des habitants soient les initiateurs d'un projet ?

Pratiques collaboratives dans les mobilités : enjeux, risques et opportunités pour les collectivités

Laurent Barelrier, chargé de veille et d'analyse stratégique, Chronos

Jean-Michel Lattes, premier adjoint au maire de Toulouse, vice-président de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, président du syndicat mixte de transports en commun (Tisséo SMTC), référent de l'observatoire partenarial des déplacements de l'aua/T

I

Il faut distinguer mobilité partagée et mobilité collaborative, deux réalités distinctes trop souvent confondues.

La mobilité partagée vise à optimiser l'usage - plutôt que de valoriser la propriété - en partageant un véhicule entre plusieurs usagers mais sans que ces derniers ne soient forcément mis en contact : exemple de l'auto partage, des vélib

ou des locations de voitures...

La mobilité collaborative, dont je propose de faire l'analyse, requiert à la fois la contribution d'un usager pour produire le service et l'existence d'un dispositif de mise en relation des particuliers - des usagers.

Ces formes de mobilité collaborative sont plurielles. Quelques exemples :

- « Drivy » : des particuliers proposent leurs véhicules sur une plateforme de mise en relation avec des usagers potentiels ;
- « Voiture des autres », autre forme d'auto partage de pair à pair (prêt ou location) qui se fait dans des communautés de voisinage, en famille...
- « BlaBlaCar » qui est du covoiturage ;
- l'autostop est aussi une sorte de mobilité collaborative informelle - en passe d'être institutionnalisée par certaines collectivités.

Émergent aussi des organisations collaboratives dans le domaine de la logistique avec par exemple des systèmes de livraison entre particulier, dans celui de l'acheminement des biens sous forme de covoiturage de colis (« Colisvoiturage »), ou de livraison de courses...



En ce qui concerne le covoiturage plus spécifiquement, une distinction doit être faite entre le covoiturage occasionnel de longue distance - où BlaBlaCar est leader - et le covoiturage régulier sur des trajets domicile-travail. Cette seconde forme est moins développée mais plusieurs opérateurs sont positionnés :

des collectivités, des Start-up... de même que de grands opérateurs traditionnels de mobilité comme la SNCF qui a créé ID Vroom, plateforme de covoiturage domicile-travail.

La mobilité collaborative ne s'oppose pas à la mobilité classique proposée par les transports publics, ni ne représente une menace. Il s'agit plutôt d'une offre complémentaire qui constitue même une alternative en cas de service dégradé.

« Dans ce cas, explique Olivier Demaegt, directeur d'IDVroom, mieux vaut proposer nous-mêmes une alternative plutôt que de dire au revoir au client ».

Une étude réalisée par Chronos en partenariat avec l'Observatoire Société et Consommation a aussi montré que le covoiturage relève plutôt de pratiques informelles entre pairs : moins d'une personne sur trois ayant fait du covoiturage dans l'année écoulée est passée par une plateforme spécialisée à l'instar de BlaBlaCar.

Le crowdsourcing - ou partage d'informations - est une forme de mobilité collaborative « virtuelle » : des usagers partagent, souvent via des canaux numériques, des informations sur leurs parcours, les difficultés rencontrées ... pour en faire profiter l'ensemble des voyageurs. L'essor des smartphones rend possible son développement, mais au-delà, ce sont des évolutions sociologiques qui font que les personnes sont plus enclines à partager des infos. Il y a l'exemple de Waze qui permet aux automobilistes d'obtenir des itinéraires en temps réel et de faire connaître les bouchons, la présence de contrôles, de travaux... Les informations viennent d'une communauté qui compte aujourd'hui cinquante millions d'utilisateurs sur la centaine de villes couvertes par l'application.

Moovit qui rassemble 10 millions d'utilisateurs et couvre plus de 400 villes est une application équivalente pour les transports en commun : signaler une rame bondée ou une déviation qui va retarder le bus... A Bordeaux Moovit a même un partenariat avec l'opérateur de transport en commun qui partage ses données sur le service en temps réel en échange de l'accès aux informations remontant des usagers. Un exemple où le collaboratif est intégré à l'offre traditionnelle de transport public.

Le crowdfunding des transports en commun est un dernier phénomène beaucoup plus restreint qui consiste au financement participatif de lignes de transport en commun. À San Francisco la start-up « Chariot » propose ainsi de lancer une ligne de bus dès lors qu'un nombre suffisant d'utilisateurs aura acheté un passe mensuel, permettant ainsi de financer le système. L'avantage est de répondre de manière très rapide à une demande. Pour autant, cela ne satisfait pas aux objectifs de service public en termes de tarification ou d'accessibilité. Il s'agit de signaux faibles à surveiller...

Si les acteurs publics sont encore assez démunis face à ces phénomènes, des partenariats innovants commencent à se constituer et les enjeux pour les collectivités sont nombreux :

- Il y a l'enjeu de réduction de la voiture individuelle avec derrière un objectif environnemental – encourager l'automobile en mode collaboratif permet d'aller au-delà de la propriété individuelle et de la voiture solo.

L'étude de l'ADEME sur les trajets domicile-travail, selon des scénarios de remplissage de véhicules, estime qu'en passant d'un taux d'occupation de 1 à 2 personnes la congestion peut baisser de 16 % dans les zones urbaines denses. Le Grand Lyon s'est ainsi engagé en 2009 dans la promotion du covoiturage avec une plateforme (14 000 personnes aujourd'hui) qui propose de mettre en relation des travailleurs effectuant le même trajet. L'action s'accompagne de partenariats avec les entreprises, de campagnes de communication...

- Un autre enjeu est celui de la régulation des usages émergents dont certains peuvent avoir des dérives en terme de fiscalité. Du covoiturage clandestin s'est ainsi développé aux portes de Paris avec des camions faisant des trajets sur Bruxelles. Cela constitue un détournement du covoiturage dont le principe est le partage de frais et non pas l'enrichissement personnel. Ces phénomènes illégaux très médiatisés ne concernent en réalité qu'une dizaine de chauffeurs. Un autre exemple d'ampleur mondiale est celui d'UberPop : des particuliers qui s'improvisent chauffeurs de taxi pour arrondir leur fin de mois. Là aussi, derrière l'appellation de covoiturage il y a un enrichissement personnel.

Les réactions des pouvoirs publics ont été différentes : l'Allemagne a interdit le service ; Séoul aussi, mais la municipalité a proposé une alternative aux citoyens avec une application permettant l'évaluation des chauffeurs de taxis traditionnels.

- Un troisième enjeu est celui de l'évolution de l'offre de transport public. La mobilité collaborative propose des dispositifs flexibles pouvant offrir des réponses en temps réel à des problèmes de déplacement. Plutôt que d'y voir une concurrence au transport en commun, il s'agit de les mettre en synergie pour améliorer l'offre globale. De plus en plus de collectivités s'y intéressent. En Île-de-France, la start-up « Sharette » a ainsi développé un calculateur d'itinéraires domicile-travail combinant l'offre de transport en commun et l'offre de covoiturage. L'application a été incubée par la SNCF. Le Conseil Général de Loire Atlantique a développé à Saint Nazaire des bornes d'appel de covoiturage dans des pôles d'échange de bus. Elles permettent de se mettre en relation avec des personnes qui font des trajets en voiture et de trouver une alternative en temps réel en cas de retard du bus ou de problèmes de service.

- Enfin, la compréhension des pratiques de mobilité des usagers est aussi un enjeu. Le crowdsourcing est un moyen de récupérer des données émanant des usagers. Il s'agit autant d'être

capable de collecter effectivement ces données que de savoir quoi en faire.

Un projet en collaboration de Chronos avec l'ADEME est ainsi développé sur Reims Métropole pour améliorer la compréhension des déplacements individuels (Mobi-Lise). Le travail se fait à partir des usages tels qu'ils remontent des smartphones, des traces de GPS ou de signalement que vont faire les usagers. Au regard du temps et du coût des études traditionnelles de déplacement, il y a là un vrai potentiel de connaissance. L'implication des usagers dans la production de données suppose toutefois de trouver une forme de rétribution : par des informations, des récompenses...

Globalement, ces différents exemples montrent que l'on va vers une intégration croissante de l'offre de transport public et de l'offre collaborative. Les innovations sont encore largement le fait de Start up mais les pouvoirs publics s'impliquent de plus en plus se positionnant en tiers de confiance, en facilitateur d'initiative mais aussi comme plateforme d'innovation.

Brigitte Fouillard

Ces nouvelles initiatives sont étroitement liées à une nouvelle forme d'économie et viennent percuter le modèle actuel. Jusqu'où peuvent-elles participer à la définition des politiques conduites par les collectivités ? Ne sommes-nous pas en train d'en limiter l'avenir en ne les reconnaissant pas à leur juste place et en ne leur permettant pas de prendre part aux décisions ?

Jean-Michel Lattes

Ces nouvelles formes traduisent le retour de l'initiative privée dans des niches qui sont tout à fait pertinentes. Cela recrée aussi une forme de solidarité. La collectivité doit accompagner ces initiatives, mais le point d'équilibre est à trouver et la structure publique, garant des grands principes, doit valider leur caractère équitable. Il faut reconnaître que la position d'une collectivité est davantage de suivre le mouvement que de le précéder. Il s'agit néanmoins de se placer dans la logique d'accélération, de ne pas rester en marge, de s'emparer de ces innovations au même rythme que la société. Il faut être curieux, prêter attention à ces mouvements qui ne correspondent pas à une lecture classique des mobilités.

Jean-Michel Lattes

Un acteur public ne peut pas être indifférent à ces nouvelles formes de mobilité. Tisséo considère que ce sont des initiatives à accompagner et se place dans une logique de collaboration pour être au cœur de ces nouvelles formes de mobilité. Il serait absurde d'y voir une concurrence. Un réseau tel que Tisséo est déficitaire sur certaines lignes de transports en commun. Tout ce qui peut accompagner l'effort, permet d'optimiser les stratégies et de réduire les déficits est intéressant.

Par exemple, dans certaines zones éloignées, les dessertes sont compliquées et l'intermodalité constitue une réelle alternative.

Toulouse Métropole est ainsi en train de réfléchir à la mise en place de « spots » de co-voiturage : des lieux confortables, à l'image des abris bus, avec des ressources énergétiques pour recharger un smartphone, des écrans d'informations,...

Tisséo s'implique aussi en participant à l'élaboration des plans de déplacements dans l'entreprise dont les leviers sont l'accès au réseau de transport en commun, le vélo, la marche à pied, et le covoiturage.

Synthèse

Quels enjeux pour les politiques publiques ?

Brigitte Fouillard, enseignante et responsable des Masters d'Affaires urbaines de Sciences Po Paris

Les habitants, les usagers, expriment des besoins qui génèrent des initiatives souvent très innovantes d'un point de vue technologique, mais aussi quant aux relations entre individus, quant au modèle économique... Notre société devenant plus horizontale voit ainsi émerger la sphère privée au travers d'initiatives économiques, associatives, individuelles... qui impactent les leviers du développement, et marquent une évolution des valeurs. Le mouvement va très vite, il est complexe et interroge directement le processus d'action publique. Ces initiatives vont aussi de pair avec une certaine perte de centralité de l'État qui s'accompagne d'une montée en puissance des collectivités locales.

Le politique n'est plus le seul détenteur de la capacité d'organiser la société. Il y a désormais une multiplicité d'acteurs ce qui appelle certaines évolutions et notamment le passage d'un gouvernement administratif à l'organisation d'une forme de gouvernance.

L'émergence très rapide de ces nouveaux modes de vie laisse aussi bon nombre de questions orphelines, de questions sans réponse. Leur prise en charge nécessite l'organisation de processus de construction réunissant différents acteurs en capacité d'entendre ces signaux faibles.

Sur le plan économique par exemple, la grille de lecture actuelle fondée sur la distinction économie libérale/économie publique semble dépassée. Ainsi, l'émergence du numérique, les nouvelles technologies et les réponses innovantes apportées ne se comprennent pas en référence à cette grille.

Le second point concerne la manière dont ces questions viennent s'inscrire à l'agenda et surtout le niveau auquel les initiateurs de ces processus de production collaborative sont associés à l'action publique. L'enjeu

est d'aller au-delà de la somme des expériences, de dépasser la simple « prise en compte » pour tendre vers une introduction dans le processus d'action publique. Le débat est ouvert quant au modèle à envisager :

- soit l'on considère que l'ensemble des acteurs doivent s'inscrire dans un processus qui va de l'initiative jusqu'à la prise de décision ;
- soit qu'il faut laisser libre cours à l'émergence d'initiatives et qu'il appartient, ensuite, aux pouvoirs publics de les accompagner, de les organiser.

Pour l'instant, ce débat est plutôt mis en avant par les citoyens, les porteurs d'initiatives ou les entrepreneurs de causes... La réponse reste à construire.

Pour avancer sur ces questions, une des pistes consiste à aller voir comment cela se passe ailleurs. Pour autant, il me semble que l'on ne peut pas se satisfaire d'une référence aux « bonnes pratiques ». Chacun doit trouver ses manières de faire, la reproduction d'une ville sur l'autre produit des lieux qui se ressemblent tous et n'apporte pas de réponses pertinentes aux besoins de développement propres à chaque territoire. La question en effet n'est pas de résoudre des problèmes en cherchant une « bonne » gouvernance, de « bonnes » pratiques, en opposition à des pratiques qui seraient « mauvaises ».

Il s'agit de trouver des processus – de les créer – en pensant de façon plus fine les modalités de la gouvernance à partir des initiatives citoyennes et de l'économie collaborative, telles qu'elles émergent localement.

Ce sont des questions essentielles pour la fabrication de la ville. Les réponses doivent se situer à la fois aux échelles des quartiers, de la ville, et au-delà – ce qui est plus compliqué – celles des métropoles.

COLLABORATIVE TERRITORIES TOOLKIT



Débat

Les élus ne sont-ils que médiateurs ou organisateurs du débat ? N'ont-ils pas toujours un rôle essentiel quant à la cohésion ? Dit autrement, la société est-elle en capacité de « tenir » sans les élus ?

Joseph Carles

L'élu est porteur de valeurs et le service public a le devoir de répondre aux besoins ; ce que font remonter les citoyens, ce sont plutôt des envies, des désirs...

Les acteurs publics ont des responsabilités au regard des populations qui n'ont pas accès à ces processus collaboratifs, au regard des populations isolées. Il y a là de vrais besoins.

Samuel Roumeau

Il me semble qu'il n'y a pas d'un côté des citoyens qui auraient des désirs et de l'autre les pouvoirs publics qui auraient des missions « au-dessus de tout ça ». Le collaboratif est une façon de revoir entièrement notre façon d'organiser la société et de le faire de manière partagée. Il ne s'agit pas uniquement de demander aux élus d'approuver une initiative ou de fournir une aide matérielle. L'enjeu est plus global, plus puissant, et requiert que nous travaillions efficacement ensemble et dans une perspective de complémentarité.

Par exemple, nous avons des travaux en cours avec la Mairie de Bordeaux sur « le numérique et la solidarité » qui visent aussi à intégrer les populations les plus défavorisées ; de réfléchir au lien social.

Les pratiques présentées aujourd'hui sont celles de personnes d'un certain niveau socio-culturel, qui ont une « capacité » à s'engager dans des processus collaboratifs. Il me semble qu'il y a là un motif d'inégalités supplémentaires, un risque réel que certains restent au bord de la route.

Samuel Roumeau

Ces pratiques sont effectivement en premier lieu celles de populations urbaines, aisées et connectées. Le rôle des pouvoirs publics est d'accompagner les usages et de les diffuser.

Le risque serait effectivement que ces « offres » restent réservées à une élite.

Guillaume Faburel

Il ne faut pas généraliser sur l'économie collaborative. Il y a des domaines qui créent du « commun », qui se situent entre public et privé et réinterrogent notre modèle de développement économique. D'autres s'inscrivent pleinement dans l'économie concurrentielle – les initiatives collaboratives en mobilité en font partie.

Il me semble qu'il faut interpeller les missions de services publics de manière plus précise et ne pas perdre de vue que sont aussi en jeu les évolutions urbaines, les villes. Nous ne devons pas croire que le caractère innovant – ou technologique – va permettre de répondre à tous les maux de la société urbaine. Faut-il, par exemple, que nous ayons tous accès à l'hypermobilité alors que nous sommes au seuil d'une transition énergétique annoncée ?

Les initiatives collaboratives remontantes que j'ai évoqué proposent d'autres modes de vie et s'inscrivent plus généralement dans des dynamiques de transition écologique ou environnementale.

Le discours sur les pratiques hors du champ de régulation est presque libertaire, mais à la moindre difficulté, les initiateurs de ces pratiques font appel à des régulations publiques, judiciaires notamment.

Martine Susset

Ce qui cristallise parfois les tensions c'est la question du temps entre le temps de la Start up et le temps du législateur.

Par exemple, maintenant très développé, le réseau Airbnb a pris le parti de l'encadrement et de la régulation : il faut être propriétaire de son appartement, s'acquitter de la taxe de séjour, ou comme Amsterdam, imposer plusieurs nuits de location pour ne pas être en concurrence frontale et déloyale avec les hôteliers.

Guillaume Faburel

Il n'y a pas un affranchissement définitif de tout mode de régulation. Mais les cadres de la régulation proposés ne sont plus ceux attendus par ces initiatives. Le recours à la justice est lié à l'absence d'autres cadres.

L'économie collaborative renvoie implicitement à de « bons citoyens ». Mais la réalité du collaboratif est aussi celle du travail au noir, de l'économie souterraine, d'habitant qui n'ont envie ni de vivre ensemble ni de participer...





DÉTOURS PROSPECTIFS est un rendez-vous annuel organisé par l'agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine, dont l'enjeu est d'éclairer les territoires, de prendre de la distance en se plaçant sur le temps long, en s'interrogeant sur la ville de demain.

Dans la continuité de la réflexion prospective menée depuis plusieurs années par l'agence, ce rendez-vous est l'occasion d'apprendre et d'entendre des points de vue parfois décalés autour d'un thème qui interroge la ville demain, dans une approche toujours transversale. Il s'agit aussi de favoriser l'échange et de débattre - avec les experts et entre acteurs locaux- pour éclairer les choix politiques et enrichir les pratiques professionnelles.

Ce document est une synthèse de l'édition 2014 : « **Quand les habitants innovent...** » qui s'est tenue le 1^{er} décembre 2014. Il rend compte des questionnements, des interventions des spécialistes invités, des points ayant fait débat.

Ressources :

<http://ouishare.net/fr>
www.groupechronos.org

Les textes ont été rédigés à partir des enregistrements faits le jour J.

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
Le Bélvédère - 11, bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 / 05 62 26 86 26 - www.aa-toulouse.org