

*Colloque international « Mobilités en changement, changements par les mobilités »
GT n°23 de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française.
ENTPE LET - Lyon, 5 novembre 2015.*

La mobilité intelligente en route pour la société de la connaissance?

Une approche sociologique de la question.

Sophie Némoz, Centre international de Recherches en Economie Ecologique,
éco-innovation et ingénierie du Développement Durable
REEDS, Université de Versailles Saint-Quentin.



Introduction



- ❑ **Le contexte:**
 - l'affirmation d'un impératif de changement des pratiques automobiles en faveur de la transition énergétique
 - une multiplication des discours sur la « mobilité intelligente » qui serait porteuse de transformations spatiales et sociales, de changements annoncés à travers l'avènement des « villes intelligentes » (Khansari et al., 2013), d'une « société de la connaissance ».
- ❑ **Un questionnement** interrogeant la pertinence de ces notions pour décrire les mutations engendrées par la mise en service de véhicules électriques connectés à des réseaux électriques « intelligents » sur le terrain des campus universitaires (Némoz, 2014; 2015).
- ❑ **Objectif poursuivi dans le cadre de la recherche-action *Smart Campus* (UVSQ):** examiner frontalement l'hypothèse spatialiste de changements sociaux et territoriaux par l'expérimentation locale de nouvelles mobilités, en l'étudiant au cœur des universités et de leurs populations considérées comme « majeures » dans une « société de la connaissance » (Padioleau, 2001).



Plan



- 1) **Une approche située de la « mobilité intelligente ».**
- 2) **Résultats: un changement sans changement.**
- 3) **Discussion: un laboratoire vivant de nouvelles inégalités.**



1) Une approche située de la « mobilité intelligente »



Les premiers pas d'une expérimentation internationale:

état des lieux des dispositifs de mobilité connectée aux réseaux électriques « intelligents »

- ❑ des expérimentations encore rares à travers le monde, de nombreux dispositifs en cours de montage, d'instruction ou de démarrage.

- ❑ une offre de mobilité individualisée et privative plutôt qu'en auto-partage

- ❑ des universités davantage impliquées en tant que partenaires scientifiques, qu'à travers leurs missions d'enseignement, encore peu spécialisées dans ce domaine.

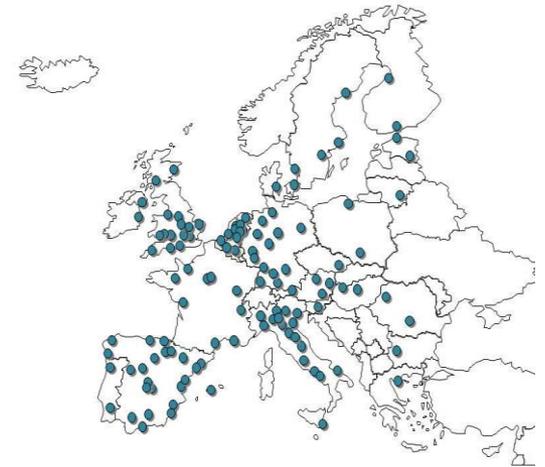
- ❑ quelques projets d'expérimentation au sein des campus :

UCR IntelliShare en Californie, Illinois Institute of Technology à Chicago,

Université de Lappeenranta en Finlande,

British Columbia Institute of Technology au Canada...

Figure 1: cartographie des villes européennes développant un projet de « mobilité intelligente »



Source: Manville et al., 2014.



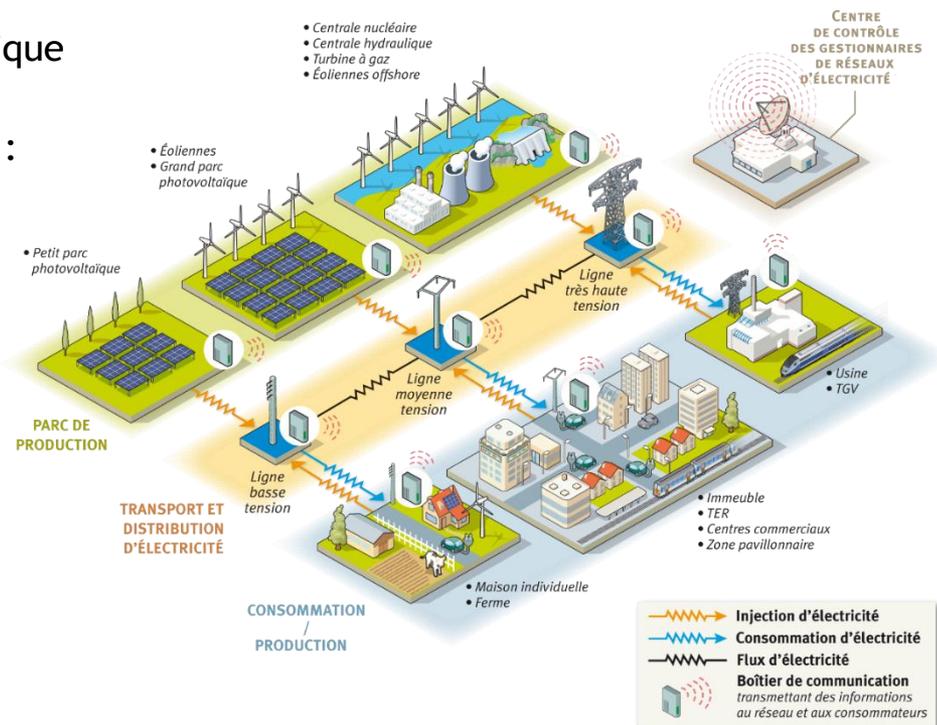
1) Une approche située de la « mobilité intelligente »



Une territorialisation multiforme dans sa localisation et son envergure spatiale, mais une même typologie d'actants à travers le monde: celle d'un « régime technopolitique » (Hecht, 2004).

« Du processus de recensement des projets, il ressort une dynamique de transition énergétique très coûteuse, ayant pour moteur l'innovation matérielle et avec comme principaux vecteurs : de grands groupes d'industrie de haute technologie, soutenus par des États ou dans le cadre de quelques programmes politiques internationaux, notamment européens » (Némoz, 2014c : 3-4).

Figure 2: fonctionnement d'un smart grid



Source: la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE)

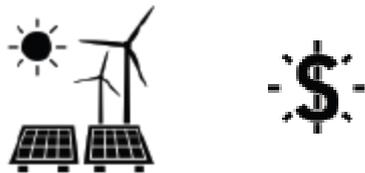


1) Une approche située de la « mobilité intelligente »

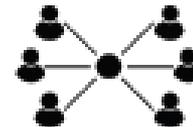


Si les technosciences dominant l'état des connaissances existantes, plusieurs spécialistes se disent face au « défi de comprendre les comportements humains » (Naphade *et al.*, 2013).

Une expertise scientifique
des universités
très sollicitée autour
des nouvelles technologies
et des modèles économiques
à mettre en œuvre



Une question
à l'agenda des recherches
en sciences sociales
(Strengers, 2013):
les changements impliqués
pour les usagers



1) Une approche située de la « mobilité intelligente »



La recherche sociologique sur le terrain des universités:

- deux niveaux de questionnement vis-à-vis de la nature d'une « société de la connaissance » et de sa propension à donner aux individus la capacité d'agir en faveur d'une transition écologique des pratiques de mobilités.
- deux échelles spatiales d'investigation des changements sociaux et territoriaux impliqués.

■ l'étude de cas « Smart Campus » au niveau local (2012-2014):

- un projet de « mobilité intelligente » sur le territoire de l'Université de Versailles Saint-Quentin.
- un protocole d'enquêtes qualitatives et quantitatives aux différentes phases de l'expérimentation.
- l'ajournement des travaux au cours de l'été 2014 a élargi l'échelle de questionnement de la mobilité universitaire.

■ l'exploration internationale d'une transition écologique des pratiques de mobilité universitaire (2014-2015):

- enquête exploratoire menée par questionnaire au sein de près de 400 universités à travers le monde dans le cadre du Master International ECO-INNOV (UVSQ).

Figure 3: Campus des Sciences de l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines



(source: photo prise par Sophie Némoz)



2) Résultats: un changement sans changement



□ Smart Campus : une innovation sans rupture technopolitique

- les résultats des enquêtes de terrain permettent d'identifier dans le champ de la mobilité « un changement sans changement » (Marres, 2011).
- le concept d'« innovation de rupture » mis en avant à travers les promesses d'une décentralisation de la gestion de l'énergie (Rifkin, 2012), d'une plus grande participation citoyenne et d'une innovation des modes de vie (Khansari et al., 2013) a été repensé localement au regard de la configuration centralisée du consortium et des stratégies principalement orientées vers l'innovation technologique et la conformation des comportements individuels (Némoz, 2014c).



2) Résultats: un changement sans changement



☐ Transition écologique et mobilité universitaire: des discours internationaux en quête de pratiques locales

→ un changement appelé lors du Symposium mondial sur le développement durable dans les universités (SMDD-2012), dans de nombreuses déclarations internationales signées par les recteurs et les présidents, ou encore dans la littérature scientifique (Finlay & Massey, 2012; Karatzoglou, 2013; Sedlacek, 2013).

→ une démarche exploratoire interrogeant le point de vue et des faits perçus par les étudiants de 382 universités à travers le monde (premier échantillon analysé dans l'enquête en cours).

Localisations géographiques des universités	%
Afrique	15,2
Amérique du Nord	6,9
Amérique du Sud & Caraïbes	1,2
Asie	26,4
Europe	39,8
Moyen-Orient	0,2
Océanie	2,2
Subcontinent indien	3,4
Autres	4,7



2) Résultats: un changement sans changement



□ Premiers résultats de l'enquête internationale *Universities and their environment*:

Une gestion débutante de l'énergie sur les campus

- appliquée davantage aux transports (18%) qu'aux bâtiments (14%)
- La transition énergétique de leurs patrimoines immobiliers: objet de pratiques minoritaires et principalement centrées sur la maîtrise des consommations.

Communication et formation plus qu'une transformation du territoire local

-
- Séminaires et programmes pédagogiques sur le développement durable (15,6%)
 - Gestion durable des ressources naturelles sur le campus (9,5%)
 - Contribution à l'environnement local et aux collectivités (8,8%)

Rapport à l'environnement chez les étudiants interrogés

-
- Pour 68% d'entre eux, "agir pour le développement durable" consiste à "utiliser des produits et des énergies qui ne nuisent pas à l'environnement".
 - Leurs actions quotidiennes en ce sens sont majoritairement considérées "comme limitées par manque de facilité sur le territoire de l'université".



3) Discussion: un laboratoire vivant de nouvelles inégalités



- ❑ **Vers un capitalisme cognitif des pratiques de mobilité universitaire?**
 - Les enquêtes de terrain ne dégagent pas réellement le sens de cette « nouvelle grande transformation » définie en opposition au capitalisme industriel traditionnel (Moulier Boutang, 2007).
 - L'analyse des processus d'innovation montre au contraire la reproduction d'un ancien modèle centralisé de développement énergétique à travers les projets dits de « mobilité intelligente ».

- ❑ **Les enjeux d'une sociologie critique:**
 - Trois ambitions fondamentales: expliquer, évaluer et intervenir (De Munck, 2011).
 - Le croisement des échelles d'observations locales et internationales permet de comprendre les tensions autour du changement, les rapports de force, les contraintes sociales et économiques de l'action, ainsi que les processus de différenciation spatiale, ouvrant la discussion sur les notions de « mobilité intelligente » et de « société de la connaissance » comme un cadre ni stable, ni neutre en termes d'accroissement des inégalités potentielles.



Éléments de conclusion



- ❑ L'exemple de la mobilité dite « intelligente » a permis de problématiser les transformations sociales et spatiales intervenues dans les pratiques universitaires de déplacements quotidiens dans une perspective de transition écologique.
- ❑ Les résultats d'une approche sociologique multi-située sur les campus présentent l'intérêt de relativiser non seulement les ruptures anticipées par les discours sur la « mobilité intelligente » et la « société de la connaissance », mais aussi les nouvelles interprétations du paradigme informationnel en termes de capitalisme cognitif.
- ❑ Les différentes enquêtes sur le terrain local et international des universités analysent les mécanismes de reproduction d'un système sociotechnique déjà ancien et très centralisé, ainsi que les vécus des membres de la communauté universitaire.
- ❑ Les enjeux d'une telle sociologie se saisissent dans ce retour réflexif sur une expérience de « recherche de plein air » pour reprendre une expression de Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe (2001), en ce qu'elle réinterroge la séparation entre connaissance, action et formation.



Merci pour votre attention