



Planification du triple accès pour un avenir incertain – **Guide à l'intention des praticiens**

Version récapitulative

Mars 2024

La planification de l'avenir continue d'évoluer face à un monde en mutation. Ce que nous avons fait dans le passé ne fonctionnera pas pour l'avenir. Même le changement récent, avec une tendance à une planification des transports davantage axée sur un objectif et sur les personnes plutôt que sur la circulation, n'est pas suffisant.

Vous trouverez ci-dessous un résumé du nouveau Manuel qui représente le futur de la planification des transports. Il présente une façon de penser et d'agir qui vise à marquer le **passage de la planification des transports d'un paradigme « prévoir et fournir » à stratégie de « Planification du Triple Accès » et du paradigme « décider et fournir »**. Il s'agit d'une vision (Décider) au lieu d'une vision (Prédire). Il inclut l'accessibilité numérique aux côtés de la proximité spatiale et de la mobilité (ce qui constitue un « triple accès »). Il s'agit également de faire face à **l'incertitude** quant à l'avenir.

Ce résumé offre une lecture beaucoup plus courte que le manuel lui-même et ne doit pas être considéré comme un substitut. Dans les deux cas, le lecteur est prêt à consacrer du temps à la réflexion sur la façon dont nous planifions l'avenir.

Le manuel est un guide d'accompagnement pour ceux qui sont déjà familiers avec la planification des transports ou d'autres approches de planification. Il explique la **perspective du triple accès** en matière de planification, la gestion de **l'incertitude**, la prise en compte **de l'accès aux marchandises** et les **défis organisationnels et institutionnels** associés à la planification du triple accès. Pour chacun de ces thèmes, quatre phases de planification sont examinées : (i) **Philosophie** - pourquoi adopter cette approche ? ; ii) **Préparation et analyse** – évaluation de la situation actuelle et future ; (iii) **Élaboration de la stratégie** – détermination des visions/objectifs et des approches pour les atteindre ; et (iv) **Planification des mesures** – identification plus précise de ce qui doit être mis en œuvre pour atteindre les objectifs. La première d'entre elles est une importante phase d'orientation (informelle). Les autres phases reflètent celles reconnues dans la planification européenne de la mobilité urbaine durable (qui comprend également la mise en œuvre et le suivi).

Perspective à triple accès

Philosophie

Planifier, c'est s'atteler à façonner l'avenir d'un système - nous devons d'abord comprendre le système en train d'être façonné. Les voyages sont souvent considérés comme une demande dérivée lorsqu'ils découlent de notre désir ou de notre besoin d'accéder à des personnes, à des biens, à des emplois, à des services et à d'autres opportunités. La satisfaction des exigences en matière d'accès s'est largement appuyée sur le système de transport, la planification des transports fonctionnant traditionnellement dans le cadre d'un paradigme de « prévision et de prévoyance », dans le cadre duquel des prévisions sont faites de la demande de transport future afin d'évaluer l'infrastructure et les services de transport nécessaires pour la desservir. Cela a eu tendance à négliger la contribution de la proximité spatiale et de la connectivité numérique pour répondre aux besoins d'accessibilité de chacun de manière plus durable.

L'alternative est un paradigme de « décider et fournir ». Il s'agit d'une vision plutôt que d'une prévision, qui permet d'identifier un avenir privilégié en matière d'accessibilité, ainsi que d'autres voies (permettant l'adaptation si nécessaire) vers cet avenir. **À l'ère du numérique, l'accessibilité peut de plus en plus se faire par le biais de la connectivité numérique ainsi que de la mobilité physique et de la proximité spatiale.** Le système de triple accès aux transports, à l'utilisation des terres et aux télécommunications est le monde dans lequel

nous vivons. Pendant la pandémie de COVID-19, nous avons démontré notre incroyable capacité à adapter les comportements lorsque les circonstances changent. Nous avons également pris conscience de la résilience apportée à la société par le système de triple accès. Pour planifier l'avenir de ce système, nous avons besoin d' **une planification du triple accès**.

Le système de triple accès offre d'énormes possibilités de soutenir la vie urbaine et rurale d'une manière qui favorise l'activité économique et la justice sociale et qui est compatible avec la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En planifiant ce système, nous fournissons à la société le soutien dont elle a besoin pour répondre aux besoins d'accès tout en encourageant la redistribution de la demande d'accès. L'accessibilité numérique (l'accès aux activités par le biais d'une infrastructure numérique) peut contribuer à alléger les exigences imposées au système de transport en envisageant la mobilité sous l'angle du triple accès.

Il est important d'évaluer le bien-fondé de cette approche. Il est plus adapté à l'objectif que la planification conventionnelle des transports, mais cela n'en fait pas une option plus facile pour le planificateur ou le décideur. Ses forces, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces doivent être prises en compte avant l'adoption. Cela reflète tout à **fait le principe important de « réfléchir avant de planifier ».**

Préparation et analyse

La planification de l'amélioration de la situation actuelle doit commencer par la compréhension de cette situation. Ne considérer que la situation actuelle de la *mobilité* risque de négliger l'importance combinée de la mobilité, de la proximité et de la connectivité numérique dans la fourniture d'un accès – un triple accès.

La connectivité numérique est une condition nécessaire mais non suffisante de l'accessibilité numérique. La connectivité numérique reflète la disponibilité de l'infrastructure numérique. **L'accessibilité numérique concerne la capacité d'utiliser la connectivité numérique pour s'engager dans des activités.** Il s'agit de disposer d'appareils appropriés, d'une littératie numérique suffisante, ainsi que de la disponibilité, de l'abordabilité et de la pertinence des activités et des services en ligne pour répondre aux besoins ou aux désirs économiques et sociaux des personnes. Il peut sembler remarquable que, **bien que la connectivité et l'accessibilité numériques fassent désormais partie de la vie quotidienne de nombreuses personnes, elles peuvent être pratiquement absentes de la planification des transports et de la mobilité.** Ils influencent l'utilisation des systèmes de transport de nombreuses façons : se substituer, stimuler, compléter, redistribuer, améliorer l'efficacité, enrichir et indirectement affecter les déplacements.

Il est important d'essayer d'articuler notre compréhension du système de triple accès et du rôle que pourrait jouer la connectivité numérique aux côtés de la proximité spatiale et de la mobilité. La pensée systémique peut être utilisée pour développer des modèles formels qui peuvent nous aider à comprendre le comportement complexe d'un système dynamique. **Nous avons besoin de partager, de combiner et d'écrire nos modèles mentaux pour établir une compréhension commune du système sur lequel notre planification est concentrée.** Cela contribue également à développer les capacités institutionnelles en termes d'apprentissage mutuel au-delà des frontières organisationnelles et à renforcer la confiance mutuelle.

Si le concept d'accessibilité peut être puissant et utile pour orienter la politique des transports, il est nécessaire de disposer d'indicateurs ou de mesures concrets pour évaluer

l'accessibilité. Il est également important d'adopter l'accessibilité comme un mode de pensée pour influencer la pratique, en renonçant aux difficultés de la mesure complexe de l'accessibilité, au profit d'indicateurs simples. Des indicateurs simples peuvent permettre de produire une représentation de la variabilité du triple accès disponible pour la population d'une région, ce qui aide à identifier les domaines où des améliorations peuvent être apportées. **Nos esprits sont ouverts aux perspectives d'avenir sur la façon dont l'accessibilité numérique pourrait changer et être modifiée de manière potentiellement assez significative et substantielle**, avec des ramifications sur la façon dont nous planifions en termes de transport et d'utilisation des terres.

D'une population à l'autre, **la situation et les besoins des gens varient**. De telles variations peuvent facilement être négligées dans la planification et ont été négligées dans le passé dans la mise en forme de l'environnement bâti et des formes d'accès disponibles. Cela a exacerbé le handicap et l'inégalité. Elle mérite aujourd'hui une attention particulière.

Élaboration de la stratégie

La planification du triple accès reconnaît qu'un **changement dans l'offre des moyens d'accès influence les comportements des personnes et des entreprises**. Il s'accommode également de l'incertitude plutôt que de la dissimuler. Du point de vue du triple accès, l'approche de l'élaboration d'une stratégie doit être fondée sur la compréhension du fait que la composition future de l'offre et de la demande d'accès n'est pas prédéterminée, mais qu'il nous appartient de la façonner.

Une stratégie de triple accès nécessite une planification et une prise de décision conjointes dans les domaines des transports, de l'utilisation des sols et des télécommunications. Il est nécessaire d'établir quels changements institutionnels sont nécessaires pour envisager une telle approche stratégique. Pour qu'une stratégie de triple accès soit soutenue et qu'elle ait la perspective d'être livrable et efficace, **il ne suffit pas que les professionnels de la planification soient à bord. Le soutien du public et des politiciens est nécessaire**. Les méthodes participatives ont un rôle important à jouer à cet égard.

Planification des mesures

On dit que si un problème est présenté à différentes professions, différentes solutions seront proposées. Dans la pratique, le meilleur prospect peut provenir des professions qui travaillent ensemble pour comprendre le problème (ou l'opportunité) et pour s'assurer qu'un éventail approprié d'options de solution est proposé.

Il faut des options de solutions qui modifient la disponibilité et l'attrait relatif des choix d'accessibilité. Il est nécessaire d'envisager sérieusement des mesures non liées aux transports pour résoudre les problèmes de transport. Dans le système Triple Access, il existe des alternatives crédibles et attrayantes à l'utilisation de la voiture pour certains trajets pour certaines personnes à certains moments. Les mesures d'accessibilité numérique sont de plus en plus introduites et évoluent au-delà du cadre habituel de la planification des transports ou de la mobilité. Les mesures de proximité spatiale et de connectivité numérique accompagnent les mesures de mobilité physique (motorisée) pour rendre une stratégie adaptée, acceptable et réalisable pour être mise en œuvre avec succès.

La planification du triple accès offre de plus grands avantages connexes, car la réduction de l'utilisation de la voiture découle d'une plus grande disponibilité et d'une plus grande utilisation d'alternatives. Cela introduit à la fois plus de flexibilité dans la vie des gens et change l'expérience d'accès pour tous. La clé du succès de la planification du triple accès

est d'être capable de rassembler différentes perspectives et fonctions administratives dans un dialogue participatif, un apprentissage partagé et une action unie.

Incertitude

Philosophie

Pour tracer une voie déterminée vers l'avenir, il faut que les *futurs possibles* (c'est-à-dire ce qui pourrait arriver) et les *futurs préférables* (c'est-à-dire ce qui devrait se passer / ce que nous aimerions qu'il se passe) soient pris en compte parallèlement aux stratégies et aux mesures élaborées pour réduire les écarts entre ceux-ci. Les futurs possibles sont en grande partie déterminés par des développements imprévisibles. Les visions et les préférences peuvent également changer au fil du temps en raison de l'évolution des normes et des valeurs. **La réflexion sur l'avenir permet d'identifier les types et les amplitudes possibles des problèmes et des opportunités futurs en matière de mobilité et d'accessibilité, ainsi que les moyens de les résoudre.**

Les planificateurs sont de plus en plus confrontés à des conditions d'incertitude lorsqu'ils font ou éclairent des choix concernant un système pour modifier les résultats du système de la manière souhaitée. L'incertitude est l'écart entre les connaissances disponibles et les connaissances dont les décideurs auraient vraiment besoin pour avoir confiance dans les conséquences des politiques qu'ils ont choisies. Il peut y avoir de l'incertitude quant à l'évolution future du système, à la façon dont le système fonctionne, à l'incidence des plans sur les résultats du système et à la façon dont les résultats du système sont négociés. **En plus des différentes formes d'incertitude, les planificateurs sont également confrontés à différents niveaux d'incertitude** allant du *déterminisme complet* à *l'ignorance totale*. Les pratiques de planification traditionnelles comprennent généralement de faibles niveaux d'incertitude tout en ne reconnaissant pas ou en ne traitant pas les niveaux d'incertitude plus élevés. Ignorer l'incertitude peut conduire à de graves erreurs de décisions et de résultats de planification. À l'inverse, les plans conçus pour tenir compte de l'incertitude (plans robustes) seront plus performants que les plans conçus pour bien fonctionner dans un monde futur spécifique.

Préparation et analyse

Les scénarios nous aident à explorer différents *futurs possibles* en tenant compte de différents types d'incertitude. Ils représentent des futurs alternatifs qui sont façonnés par des forces internes et externes. Ils peuvent être qualitatifs, quantitatifs ou une combinaison des deux.

Les scénarios prédictifs traditionnels sont basés sur des prévisions de l'avenir, assemblées à partir de tendances basées sur des données. *Les scénarios plausibles* sont des scénarios qui explorent plus largement ce qui pourrait se produire, sur la base de notre compréhension actuelle du fonctionnement du monde, et qui devraient donc être pris en compte lors de la mise à l'essai d'une stratégie potentielle (et des mesures qu'elle contient). L'objectif est de **trouver une stratégie prometteuse qui offre à la fois l'avenir préférable pour la région (c'est-à-dire la vision) et qui fonctionne bien dans différents futurs plausibles (une stratégie robuste).**

Il est important d'avoir une représentation de tous les secteurs des transports, de l'espace et du numérique, afin de créer des scénarios plausibles de triple accès. L'implication des différentes parties prenantes dans la planification des scénarios aidera à mieux comprendre

ce que l'avenir pourrait nous réserver, favorisera le partage d'idées et un sentiment d'appartenance aux scénarios qui émergent. Le résultat est un ensemble de **scénarios plausibles pour le processus de planification qui sont crédibles, cohérents et stimulants**.

Élaboration de la stratégie

Un processus de vision consiste généralement en une divergence (les participants exprimant leurs idées, leurs préférences et leurs désirs futurs différents) et une convergence (les données recueillies à partir de la partie divergence étant interprétées, analysées et traitées en une vision ou un ensemble de visions). Le processus peut être mis en œuvre par le biais de diverses méthodes participatives (généralement des ateliers et des groupes de discussion) qui réunissent des participants de divers points de vue. **L'incertitude joue un rôle dans la vision**. Les préférences des parties prenantes peuvent changer de manière inconnue au fil du temps (et de nouvelles parties prenantes seront impliquées). Les objectifs et, en particulier, les compromis entre les objectifs peuvent changer.

Les contrats à terme privilégiés (triple accès) sont des scénarios normatifs. Bien que tous les types d'élaboration de scénarios incluent idéalement les parties prenantes, pour les scénarios normatifs, c'est une nécessité. **Les exercices de vision partagée exigent un haut niveau de transparence, d'équilibre et de crédibilité, où les compromis sont constamment étudiés et discutés avec toutes les parties** en fonction de leur niveau d'implication.

Dans un monde qui change de manière incertaine, il est important d' **introduire l'incertitude dans la psyché de ceux qui co-crément des visions, en les encourageant à ouvrir leur esprit à ce qui peut être considéré comme des « utopies plausibles »**. Les conseils en matière de vision participative consistent notamment à éviter de se fier uniquement aux « suspects habituels », car ils auront tendance à être fortement biaisés par rapport à leurs antécédents professionnels et à leur expérience. Dans le cas de la planification du triple accès, il est important d'inclure la participation des transports, de l'aménagement du territoire et de l'aménagement numérique.

Planification des mesures

Même si la vision est acceptée, il peut encore y avoir de nombreuses incertitudes sur les mesures et les facteurs externes indépendants de notre volonté pour réaliser la vision. Dans le cadre de la planification du triple accès, les scénarios plausibles aident non seulement à réfléchir dès le début du processus de planification, mais ils devraient également jouer un rôle important en informant et en influençant le dialogue et la prise de décision entourant l'identification des mesures. Ce **« test de résistance » dans le cadre de la planification du triple accès implique un examen des mesures / interventions politiques et de leur performance dans différents futurs possibles**.

Les tests de résistance donnent une plus grande confiance dans la mise en place d'une approche de planification robuste que l'approche conventionnelle de la planification des transports basée sur les prévisions, qui repose sur l'hypothèse d'un avenir « le plus probable ». Néanmoins, une incertitude plus élevée peut nécessiter une robustesse dynamique ou adaptative. La planification adaptative peut accroître la robustesse en permettant la mise en œuvre dans un contexte de grande incertitude en surveillant les changements et en mettant en place des mesures d'urgence pour remodeler et réorienter la mise en œuvre en fonction des nouveaux développements.

Accès pour les marchandises

Philosophie

Environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises est attribuable au transport de marchandises. La croissance du commerce en ligne et de la livraison du dernier kilomètre, en particulier, a remodelé et accru la complexité des systèmes de transport. Cela transfère la responsabilité de la livraison des achats au détail des consommateurs aux détaillants en ligne et aux transporteurs, ce qui entraîne un changement dans l'utilisation des véhicules pour le transport de marchandises.

L'augmentation des volumes d'achats en ligne et des livraisons du dernier kilomètre a intensifié (et créé de nouvelles) inefficacités dans les systèmes de transport locaux.

De nombreux habitants sont confrontés à un nombre croissant de camionnettes avec des chargements non optimisés qui transitent chaque jour dans leurs rues et qui sont souvent garées de manière inappropriée lors des livraisons.

La planification des transports tend à être principalement axée sur la circulation des personnes plutôt que sur celle des marchandises. En ce qui concerne la planification du triple accès, **les mouvements de marchandises devraient être traités parallèlement aux mouvements de personnes comme une composante importante de la dynamique des comportements d'achat et des préférences en matière d'accès aux biens.** Compte tenu de la connaissance des lieux, des personnes et des entreprises qu'elles desservent, les autorités locales sont particulièrement bien placées pour jouer un rôle dans la conception et la mise en œuvre de politiques et de mesures visant à améliorer la durabilité des livraisons du dernier kilomètre afin de soutenir l'économie locale et le bien-être de la communauté. Cependant, de nombreuses autorités locales ne sont actuellement pas préparées à gérer les défis locaux en matière de fret.

Les trois dimensions du système de triple accès peuvent contribuer ensemble à améliorer l'accès des marchandises, tout en limitant l'impact négatif de leurs mouvements. La planification du triple accès consiste à prendre en compte les principaux facteurs qui influencent les choix des consommateurs finaux lorsqu'ils achètent des produits en ligne, en particulier en ce qui concerne la façon dont ils font livrer leurs produits, et la façon dont les zones urbaines peuvent répondre à ces besoins tout en concevant et en planifiant un système de triple accès efficace.

Préparation et analyse

Lors de la création d'un modèle mental du système à triple accès et de la prise en compte des variables spécifiques au domaine du fret, il convient de reconnaître la complexité des éléments suivants : le comportement d'achat et les préférences individuelles, les acteurs locaux du fret, le système local de fret et l'aménagement de l'espace (par exemple, les zones commerciales, les zones résidentielles, les zones de chargement/déchargement, les zones logistiques). Les principaux facteurs que les consommateurs finaux évaluent lorsqu'ils achètent des produits en ligne doivent également être pris en compte, en particulier en ce qui concerne la façon dont ils font livrer leurs produits et la façon dont les zones locales peuvent réagir.

Lors de l'examen des problèmes (et des opportunités), la perspective de l'accessibilité des biens enrichira la stratégie finale. Avec l'augmentation du nombre de livraisons du dernier kilomètre, **il est désormais essentiel de disposer d'un système de planification holistique qui intègre le mouvement des marchandises dans le système de transport plus large.**

Élaboration de la stratégie

Décider et fournir s'applique également à l'accès aux biens afin d'élaborer une vision qui intègre des objectifs spécifiques pour améliorer l'accessibilité aux lieux, aux opportunités et aux biens. Le fret local pose des défis particuliers en raison de l'implication de divers acteurs ayant des besoins divers. **Le manque de données locales sur le fret accroît la difficulté de comprendre le problème et de concevoir des stratégies appropriées.** Le soutien politique local sur le fret n'est peut-être pas aussi évident qu'il l'est lorsqu'il s'agit de comprendre et de gérer la circulation des personnes. De nombreuses stratégies de transport n'ont pas abordé les problèmes de fret local. La planification du triple accès peut être essentielle pour aider les autorités locales à comptabiliser les mouvements de marchandises, car elle les aide à intégrer des solutions de fret dans leur planification afin de résoudre les problèmes d'accessibilité.

Les interrelations du système à triple accès sont très pertinentes lorsqu'il s'agit de traiter les mouvements de marchandises. En effet, **les taux croissants d'achats en ligne et de livraisons à domicile sont des défis majeurs pour l'accessibilité**, ce qui nécessite d'utiliser une approche plus holistique avec des mesures appropriées ciblant chaque partie du système de triple accès.

L'accessibilité numérique complète la logistique de proximité (par exemple, la proximité spatiale et les déplacements actifs), réduisant ainsi la dépendance à la mobilité motorisée pour un avenir durable. **L'utilisation de la planification du triple accès pour le transport des marchandises aide à trouver le bon équilibre entre le soutien de l'économie locale, l'atteinte des objectifs environnementaux et l'amélioration de la qualité de vie des résidents.**

Planification des mesures

Avec un état d'esprit de planification du triple accès, ainsi que des politiques et une planification appropriées, les zones peuvent soutenir la (ré)intégration des installations logistiques afin de faciliter et de permettre la transition vers un système logistique efficace et durable. Il est important de réfléchir à la façon de s'engager avec les parties prenantes (p. ex., les détaillants, les opérateurs logistiques, les résidents) et les promoteurs afin de comprendre quelles pourraient être les solutions les meilleures et les mieux acceptées pour la région.

Les activités liées au fret sont généralement dirigées par les entreprises et moins réglementées par les autorités locales, malgré l'impact de plus en plus important qu'elles ont sur la qualité de vie des territoires. Il existe des défis potentiels dans la planification des mesures en ce qui concerne les compétences et les connaissances de l'équipe pour éclairer la réflexion, la capacité de parler le bon langage « logistique », la compréhension des besoins et des attentes des parties prenantes, et les données pour être en mesure d'évaluer l'efficacité potentielle des mesures. Envisagez d'avoir dans l'équipe de planification un planificateur numérique qui planifie davantage d'activités à faire (ou à gérer) en ligne et travaille avec les planificateurs de transport et d'aménagement du territoire pour comprendre le type d'impact que ces activités en ligne pourraient avoir.

L'utilisation d'une réflexion sur le triple accès lors de la conception de mesures pour les mouvements de marchandises peut aider à résoudre des problèmes transversaux, tels que le bruit, les embouteillages et les problèmes de sécurité routière associés aux véhicules de livraison. Certains problèmes liés à la demande pourraient nécessiter des solutions plus globales, y compris un partenariat avec le secteur privé.

Relever les défis organisationnels et institutionnels

La planification du triple accès ne peut pas être appliquée en vase clos. Il doit être adopté par les organisations et il doit s'adapter aux institutions existantes (qui sont comprises ici comme *des façons de faire de la planification – à la fois formellement et informellement*). Les défis organisationnels et institutionnels s'inscrivent eux-mêmes dans un contexte de gouvernance.

Philosophie

Au fur et à mesure que la pensée et la pratique de la planification du triple accès se généralisent, les organisations et en particulier les institutions devront changer. Il s'agit de **prendre en compte les cadres institutionnels formels et informels et les pratiques de gouvernance dès le début du processus et de réduire ainsi l'incertitude causée** par les institutions informelles (leurs impacts sur le processus étant autrement potentiellement « invisibles »).

La planification du triple accès est une innovation qui se diffusera dans des normes institutionnelles plus larges, en trouvant d'abord les organisations qui sont elles-mêmes préparées à être des innovateurs ou des personnes souhaitant adopter la pratique, puis en s'adressant à son tour aux organisations qui adopteront plus tard et peut-être éventuellement aux organisations et/ou institutions les plus lentes ou les plus réticentes à adopter le changement.

Une partie de la planification du triple accès consiste à adopter une approche axée sur la vision plutôt que sur les prévisions, dans laquelle au lieu d'avoir une offre axée sur la demande, il y a une demande axée sur l'offre. Il s'agit **d'une nouvelle façon de penser que certains politiciens et planificateurs seront réticents à adopter**. La meilleure réponse à cela est de fournir des preuves que prédire et fournir n'a pas réussi à fournir et que **décider et fournir est moins coûteux et moins risqué**.

Préparation et analyse

Les méthodes de travail et de pensée existantes ont une grande incidence sur les données recueillies pour le processus de planification et sur sa manière. Il s'agit d'une question institutionnelle. Cela peut à son tour influencer sur la façon dont l'incertitude est gérée (en particulier lorsqu'il y a une hypothèse selon laquelle les données recueillies ont un certain niveau de certitude). Elle peut influencer sur les représentations futures du système de transport et sur les mesures qu'il met en place. Si les données recueillies sont principalement liées aux déplacements en véhicule à moteur, cela aura tendance à fausser la production de la vision et des mesures en faveur de celles qui sont liées aux véhicules à moteur. Les hypothèses sur l'importance ou non des données recueillies devraient être examinées et, le cas échéant, remises en question.

Une fois que les planificateurs conviennent qu'ils travaillent avec des niveaux d'incertitude plus élevés, cela implique que de nouvelles méthodes sont nécessaires. *Les scénarios plausibles* sont très différents des scénarios prédictifs traditionnels, et complètement différents des ensembles de politiques (parfois aussi appelés scénarios stratégiques). Les gens peuvent ne pas se sentir à l'aise avec ces scénarios parce qu'ils peuvent être perçus comme manquant de crédibilité, de rigueur et de précision par rapport à ce que peuvent présenter les scénarios prédictifs. Il est **utile de souligner que les preuves ne sont pas synonymes de vérité lorsqu'il s'agit de l'avenir et qu'il vaut mieux avoir approximativement raison que précisément tort**.

L'engagement des modélisateurs dans les phases de philosophie, de préparation et d'analyse de la planification du triple accès est un moyen utile d'identifier les étapes évolutives pratiques et réalisables des approches analytiques. Il contribuera également à développer la capacité organisationnelle à planifier à l'aide de différentes formes de scénarios. **Il est important d'impliquer le public dans l'élaboration de scénarios, mais ce n'est pas facile**, car les gens ont tendance, lorsqu'ils parlent de planifier l'avenir des transports (sans parler de l'accès), à passer directement aux projets (mesures) qu'ils jugent importants, et à ne pas discuter du contexte stratégique. Il est utile de faire appel à un facilitateur de processus professionnel.

Élaboration de la stratégie

Des capacités organisationnelles sont nécessaires pour assurer la planification et la prise de décisions conjointes dans les domaines des transports, de l'utilisation des sols et des télécommunications, comme le recommande l'approche de la planification du triple accès. Pour ce faire, il faut essentiellement abattre les cloisonnements et coordonner la planification entre les domaines politiques. Pour ce faire, **des changements sont nécessaires afin que les professionnels puissent apprendre à se connaître et travailler ensemble de manière régulière**. À un niveau très élémentaire, cela signifie des réunions régulières entre différents professionnels pour discuter des développements de la planification sous leurs différents angles. Des services intégrés et des espaces de bureaux colocalisés peuvent également contribuer à améliorer la planification intégrée.

Planification des mesures

L'un des messages clés de l'approche de planification du triple accès est que, dans la phase de planification des mesures, il convient de prendre en compte le plus large éventail possible de mesures. Afin de donner à un plan les meilleures chances d'être plus robuste face à l'incertitude, **il est recommandé de choisir des mesures adaptables et résilientes – qui ne sont peut-être pas les mesures « typiques » de la planification traditionnelle des transports**.

Les mesures qui sont considérées comme nouvelles ou non testées peuvent ne jamais passer à l'étape de la planification des mesures parce qu'elles ne sont pas familières, qu'il y a un scepticisme quant à leur pertinence, à leur impact et/ou parce qu'il y a un manque de connaissances sur la façon de les inclure dans des processus tels que la modélisation. Les plans d'action pour y remédier peuvent inclure : des ateliers et des sessions de formation sur les différentes mesures pour discuter de leur efficacité ; et former des collègues pour qu'ils comprennent comment les techniques de modélisation conventionnelles conduisent à la sélection de certains types de mesures à l'exclusion d'autres.

La planification de l'accessibilité est évidemment essentielle au concept de planification du triple accès dans son ensemble, mais il existe des défis pratiques – institutionnels entre autres, – dont les organisations doivent être conscientes. **Bien que la planification du triple accès n'offre pas une approche plus facile, elle est plus adaptée aux défis et aux opportunités auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui**.

Regard vers l'avenir

Que nous réserve l'avenir ? Dans la tâche de planification, serons-nous plus ou moins incertains quant à l'avenir à l'*avenir* que nous ne le sommes aujourd'hui ? **Il serait sage de**

supposer que les planificateurs et les décideurs devront se faire un devoir de faire face à l'incertitude et de s'y adapter.

Dans le même temps, les développements à l'ère numérique en termes d'art du possible en matière de connectivité et d'accessibilité numériques semblent se poursuivre et renforcer ainsi l'importance d'adopter une perspective de triple accès lorsque nous planifions. **Il est étonnant que la planification des transports et de la mobilité ait si peu fait pour prendre explicitement en compte l'accessibilité numérique. Il n'est plus possible, alors que nous nous projetons vers l'avenir, de continuer à l'ignorer.**

Ce manuel est une étape dans le cheminement du changement et dans la façon dont nous donnons un sens à l'avenir, dont nous le préparons et dans la manière dont nous le façonnons. Faites partie de ce changement!

Veillez citer comme suit:

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T. and Witzell, J. (2024). **Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners (Summary version)**, March. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/>

Le manuel a été préparé dans le cadre du projet Triple Access Planning for Uncertain Futures. Ce projet est financé par le programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne dans le cadre de la convention de subvention n° 875022 et dans le cadre de l'initiative ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC) de JPI Urban Europe.

Le manuel complet peut être consulté à l'adresse suivante: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> ou en utilisant le code QR ci-dessous.



Traduction fournie par Valentin Bouzigues, Mott MacDonald