

Quel futur immédiat pour la mobilité urbaine ?

Mobilité : voix
politiques
et voies du
marché



Ma
wen
zi | PARTNERS



La première consultation de grande ampleur conduite auprès des décideurs et exécutants des politiques de mobilité



Conduite entre novembre 2018 et mars 2019, cette étude est la première consultation de grande ampleur conduite auprès des décideurs et exécutants des politiques de mobilité. Parce qu'elle est constituée essentiellement d'entretiens, cette étude ne vise pas essentiellement à faciliter la comparaison entre des territoires. Les éléments quantitatifs mentionnés dans cette restitution ont pour unique vocation l'illustration des initiatives menées, ou objectifs fixés. Notre étude ambitionne de dresser une cartographie des visions portées par les décideurs sur cette thématique majeure : comment les rôles des acteurs, mais aussi des modes de transport, seront-ils amenés à évoluer dans les prochaines années au regard des avancées technologiques et des prérogatives légales.

Chaque ville, communauté de communes, Autorité Organisatrice de Mobilités (AOM), expert ou responsable politique aura donc été interrogé sur les grandes orientations se dessinant en matière de transport de passagers, quitte à refléter des partis-pris qui ne donneront pas nécessairement demain lieu à des projets allant dans le même sens. Afin que cette parole puisse s'exprimer librement, nous avons fait le choix de préserver l'anonymat des res-

pensables opérationnels des organes interviewés, les responsables politiques étant davantage libres de leur parole.

Ayant ciblé en priorité les communautés de communes françaises, nous avons élargi la consultation à certaines municipalités et régions, et avons aussi sollicité une trentaine de villes mondiales considérées comme pionnières sur la mobilité (voir annexe). Le transport de passagers doit par ailleurs s'entendre dans une acception multimodale : sont concernés les modes lourds, prérogative historique des AOM, mais aussi les modes privés traditionnels (Automobile, Vélo) et les Nouvelles Mobilités, s'entendant en termes de produit (trottinettes, VAE) ou de modèle (VTC, Free-Floating).

Pour comprendre enfin comment l'organisation du transport pourrait être amenée à évoluer, encore faut-il savoir comment elle est aujourd'hui structurée : en France, la compétence sur le Transport Urbain est aujourd'hui la prérogative de la communauté de communes, devenant AOM, et se dotant souvent d'un vice-président transports et/ou mobilité.

En France, 3 principaux choix s'offrent alors à l'AOM :

- La Régie directe ; sans autonomie financière, et où la gestion est assurée par le personnel de l'AOM.

- La Régie autonome, dotée d'un budget et répondant de sa gestion devant la municipalité.
- La Délégation de Service Public (DSP), par le biais de laquelle l'AOM confie à un opérateur tiers la responsabilité d'opérer le transport selon des conditions déterminées lors de la conclusion d'un appel d'offre. L'étendue des modes inclus dans la DSP est décidée par l'AOM.

À noter que les municipalités ont par ailleurs la possibilité de constituer des Sociétés d'Economie Mixte – *SEM, réunissant a minima 7 actionnaires et contraintes de passer par des appels d'offres pour remporter des marchés* – ou des Sociétés Publiques Locales – *SPL, au capital détenu par des collectivités locales, et pouvant prétendre à des DSP sans pour autant être mises en concurrence.* ●

Note : sauf indication contraire et afin de faciliter la lecture, les communautés de communes seront par la suite désignées par leur commune « de référence ».

Sommaire



PARTIE 1

P.8

QUEL AVENIR POUR LES MODES TRADITIONNELS ?



Voiture particulière, ennemi public numéro 1 ?

Un objet qui pose problème, mais dont on ne saurait se passer

Comment optimiser les modes traditionnels ?

Modes lourds & stratégies de rabattement

PARTIE 2

P.12

NOUVELLES MOBILITÉS, CIRCONSPÉCTION DE MISE ?



Quel avenir pour les services automobiles ?

... ou du besoin d'équilibrer des modèles économiques

Nouvelles mobilités : j'y vais mais j'ai peur

Des solutions alternatives dont le potentiel ne s'exprime pas totalement

Et s'il suffisait de réinventer la roue ?

La petite reine, atout majeur des politiques de mobilité

PARTIE 3

P.16

QUELLE VISION POUR LE TRANSPORT DEMAIN ?

Maas : plusieurs façons de le dire, une seule de le faire

... et la meilleure façon pour les villes d'exister demain

La data, nerf de la guerre

Des stratégies différentes en termes de partage de données

Demain, le véhicule autonome

Un objet dont on a du mal à percevoir le rôle

PARTIE 4

P.21

LA PUISSANCE PUBLIQUE DANS L'ORGANISATION DE LA MOBILITE DE DEMAIN

Quelle place pour la ville dans l'organisation du transport ?

... et quelles responsabilités face aux opérateurs privés ?

La DSP transport, fin du consensus ?

Un mode de gestion bien français, mais pour combien de temps encore ?

PARTIE 5

P.26

LE TRANSPORT, MIROIR CULTUREL ?

De la Scandinavie aux États-Unis,
comment les villes imaginent-elles
demain organiser
le transport public ?

ENJEUX & ENSEIGNEMENTS CLÉS

La mobilité, une thématique plus passion que raison...

Quelle que soit la couleur politique, le degré de responsabilité, la taille de la ville, en France ou ailleurs, le sujet du transport passionne les responsables politiques. Tous y voient l'un des principaux moyens d'action, et la mobilité devient la courroie entraînant des transformations sociales, économiques et urbaines. Les interviewés, s'ils connaissent leur réseau sur le

bout des doigts, nous ont en outre surpris par leur connaissance des initiatives privées, en France mais aussi à l'étranger. Chaque nouveau mode est passé au crible, et suscite chez les élus une curiosité non dissimulée, voire un vif enthousiasme. Chaque initiative doit avoir une place !

Mais pour laquelle peine à se dégager une vision !

Vision : action de voir, de se représenter en esprit. Lorsqu'interrogés sur le futur du transport, et sur la place qu'occupera la collectivité, les interviewés concèdent volontiers n'avoir qu'une vague idée sur de possibles changements majeurs dans l'organisation du transport d'ici 2025. L'interopérabilité est le maître mot, et les interviewés appellent tous de leurs vœux une convergence des différents opérateurs, en premier

lieu en matière d'accès à l'information, afin d'améliorer l'offre globale. Toutefois, rares sont les projections en termes de nouveaux modes, et surtout de nouveaux usages. Quelle place véritable pour le transport micro-collectif, ou pour le véhicule autonome ? À date, la puissance publique semble parer au plus urgent, et se projetera par la suite !

Pour lutter contre la voiture, personne n'a trouvé la clé.

On compte aujourd'hui 33 millions de véhicules particuliers en France, un chiffre en augmentation constante. Hormis à Paris où nombreux sont les citadins à avoir fait une croix sur leur véhicule, la voiture – voire les voitures – reste un vecteur d'indépendance qui permet de répondre à de nombreux besoins non

couverts par les transports en commun. Cette incapacité à proposer « mieux » que la voiture explique la réelle circonspection des élus face à des mesures trop drastiques (péages urbains, restriction ou interdiction pure et simple).

ENJEUX & ENSEIGNEMENTS CLÉS

Le miroir déformant du *super urbain* : non, les modes traditionnels ne sont pas morts !

Si l'actualité nous offre chaque jour une nouvelle annonce concernant telle ou telle nouvelle initiative à même de révolutionner la mobilité en centre-ville, les pouvoirs publics sont désireux de répondre en tout premier lieu aux besoins de leurs citoyens les plus excéntrés, qui souffrent de l'éloignement de la ville. Les initiatives que souhaitent mettre en place les villes ont quasiment toutes pour objet le raccordement de ces foyers aux modes lourds traditionnels. Le ressenti est

presque celui d'une injustice : alors qu'ils ont déjà à leur disposition une palette d'options très large, les urbains de centre-ville jouissent aujourd'hui du renfort des opérateurs privés pour faciliter leurs déplacements. À l'inverse, une partie de la France périurbaine, qu'on voit occuper les ronds point depuis plus d'un an, a le sentiment de devoir assumer sur ses propres deniers le désengagement de la puissance publique en termes de transport collectif et d'infrastructures notamment.

Un modèle français que l'on tient à préserver.

Peut-être parce qu'elles craignent d'être demain débordées par les opérateurs privés, les villes insistent toutes sur la nécessité de préserver les fondamentaux du transport collectif :

- **L'universalité d'une offre accessible à tous**
- **L'adaptabilité d'un réseau à des demandes de la population en constante mutation**
- **La continuité du service, indépendamment des contraintes – essentiellement financières – qui planent sur la collectivité**

Le respect de ces 3 conditions est le garant de la meilleure expérience pour les usagers, auxquels il convient de proposer une offre qui maximise l'intérêt général, à l'inverse d'opérateurs privés en recherche d'une convergence d'intérêts avec tel ou tel segment de la population.

Mentionnés à plusieurs reprises, les déboires de New-York *[voir par la suite]* illustrent comment le fait qu'une partie des usagers se détourne des transports collectifs est finalement destructeur de valeur pour la collectivité.





VOITURE PARTICULIÈRE, ENNEMI PUBLIC NUMÉRO 1 ?

« Personne, aujourd'hui, ne conteste la nécessité au sein des villes de réduire le nombre de véhicules. »

S'il fallait un sujet pour illustrer les écarts d'attentes entre Paris et la province, ce serait celui de la place de la voiture. Personne, aujourd'hui, ne conteste la nécessité au sein des villes de réduire le nombre de véhicules et de rationaliser leur usage. Force est pourtant de constater que l'intensité de la lutte contre la voiture particulière est plus que proportionnelle à la taille de l'agglomération. Dans l'ensemble des villes françaises, de nouvelles tendances poussent à croire à de futurs changements des comportements, privilégiant l'usage sur la propriété. Mais conscients à la fois de l'importance qu'elle revêt, du sentiment de liberté qu'elle procure, et surtout de la difficulté à lui trouver des alternatives, les élus se prémunissent toutefois de mener un combat qui serait avant tout idéologique.

Au sein de ces villes, la voiture atteint parfois plus de **70% de part modale** ; et l'**objectif affiché y est tout d'abord de lutter contre le 2^e, voire le 3^e véhicule des ménages** (Béziers, Avignon), en faisant du transport en commun « *une alternative crédible à la voiture* ». Des mesures coercitives comme les péages urbains n'ont pas forcément la côte, car considérées comme trop clivantes socialement, et allant à l'encontre de l'alliance des territoires. La compétence de police et de stationnement reste aujourd'hui la prérogative des communes, et complique pour les agglomérations la mise en place d'une politique cohérente autour de la voiture. Pire, certaines initiatives de substitution mises en place (autopartage)

ont parfois dû être arrêtées, faute de n'avoir su trouver leur public.

La voiture reste alors un sujet aussi complexe que sensible, qui ne pourra être résolu que par la mise à disposition d'alternatives séduisantes aussi bien en termes opérationnels que financiers.



PREMIÈRE RÉPONSE DES COLLECTIVITÉS : ASSURER LE RECOURS AUX MODES LOURDS PAR DES STRATÉGIES DE RABATTEMENT EFFICACES, DEPUIS ET VERS LES ZONES PÉRIURBAINES

Certes, la part de voix des modes traditionnels (bus, métro, tram) dans les médias reste très faible face à celle des nouvelles mobilités. Pourtant, ce sont bien eux qui sont au cœur des stratégies des décideurs. Si dans les plus grandes métropoles – exception faite de Paris – l'offre semble peu vouée à évoluer en matière de réseau ferré, des projets de tram ou de métro sont encore en cours dans les agglomérations intermédiaires telles Nice, Toulouse ou Nîmes. Les objectifs y sont parfois très ambitieux (90% de la population desservie, désenclavement de quartiers d'habitation) et visent à faciliter l'accès au centre-ville, là où la part modale des transports en commun peine parfois à atteindre les 5%. Fortes de l'expérience de leurs homologues de grande taille, les villes plus petites telles Nîmes

ou Orléans disent donc prêter une attention particulière à la construction des tracés : compte tenu des montants à engager, la volonté de désenclaver des quartiers va de pair avec celle de ne pas grever les finances publiques ; et il convient alors d'attacher davantage d'importance à la demande réelle qu'aux revendications.

En parallèle de ces projets lourds, l'accent est mis partout en France sur le potentiel des Bus à Haut Niveau de Service. L'objectif est d'augmenter la vitesse commerciale par d'importants aménagements urbains (couloirs d'approche, priorité au feu). Paradoxalement, à Montpellier, on admet pâtir du succès du tram qui monopolise l'attention des administrés. L'objectif est donc d'améliorer l'offre de bus en site propre et de renforcer l'attractivité de la route, mieux à même de répondre aux besoins des petites communes. Sur les lignes de bus traditionnelles, les besoins continuent par ailleurs à croître dans certaines communautés urbaines, telle que Poitiers, confrontée à la hausse des besoins sur les lignes scolaires. ●

90%

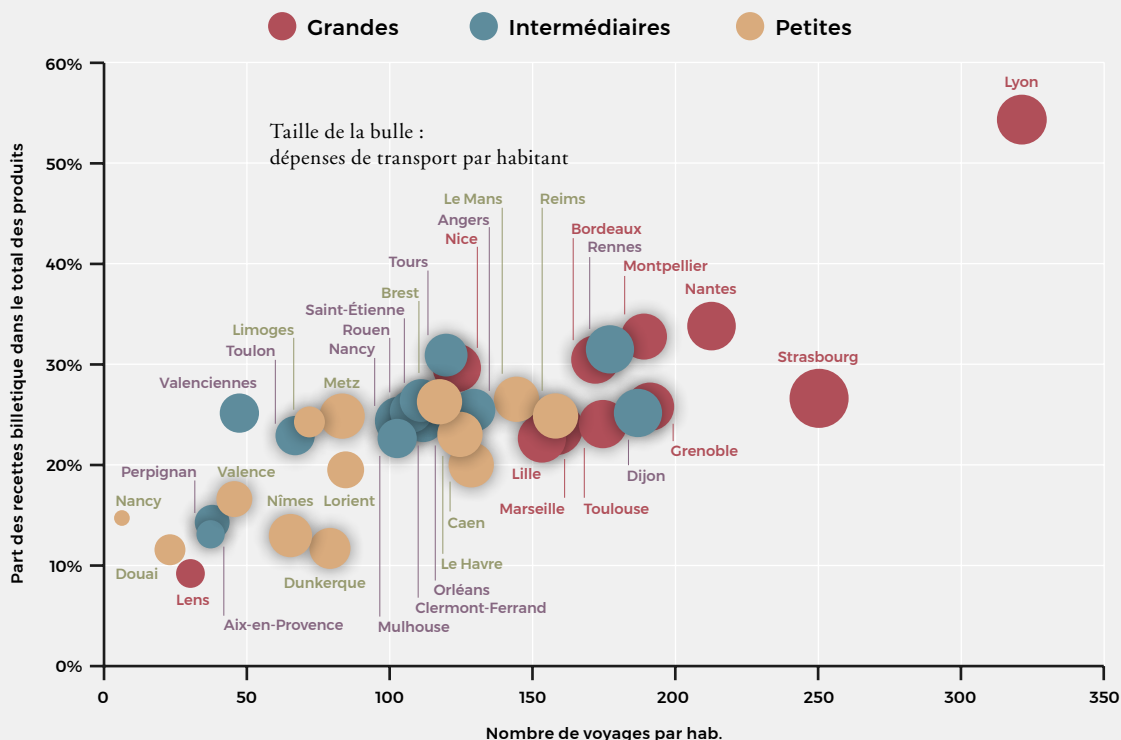
objectif de la population desservie par les modes traditionnels dans les villes.

Fig.1 : des indicateurs de performance étroitement corrélés à la taille des agglomérations

Plusieurs réalités derrière les indicateurs clés des grands réseaux de transport français :

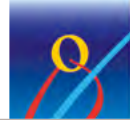
- Des grandes villes capables de mobiliser des dépenses importantes par habitant
- Une part des produits couverts par les recettes billettiques qui augmentent globalement avec le revenu
- Une part modale des transports en commun qui décroît très rapidement avec la taille de la ville

Un "pool" de villes semblant indiquer la demande moyenne en transports en commun : aux alentours de 150 voyages / an / habitant des communes du réseau de transport





Orléans



Mairie
d'Orléans



Olivier Carré,
Maire

L'humilité, maître mot de la politique de transport

À la convergence des transformations économiques, numériques et écologiques, la ville doit être l'une des toutes premières préoccupations des élus. **Nous investissons 40% du budget de l'agglomération (100M€ par an) dans notre réseau mais la part modale n'a que très peu bougé en dix ans.** Le léger recul de la voiture a bénéficié aux mobilités douces plus qu'aux transports en commun. Si la ville peut difficilement faire évoluer les usages, elle doit donc prêter une attention particulière aux ressorts sociaux qui la font évoluer.

C'est aujourd'hui
le vélo qui serait la clé
permettant de résoudre
bon nombre
des problèmes
du transport public





PARTIE 2

NOUVELLES MOBILITÉS, CIRCONSCRIPTION DE MISE ?

Depuis une dizaine d'années, les villes assistent, et parfois contribuent, au développement tout azimut de nouveaux services de mobilité ; mais font aujourd'hui preuve d'une certaine tempérance compte tenu de deux conséquences malheureuses parfois associées à ces déploiements :

- **La première est celle du risque financier** : les pertes abyssales connues par Autolib ont alerté les décideurs sur la difficulté à équilibrer financièrement les services de mobilité, et l'autopartage a fortiori. En province, peu de nouveaux services d'autopartage sont en déploiement. Le soutien public est faible et tend à se manifester uniquement pour des dispositifs plus économiques, tel un parking préférentiel.
- **La seconde est celle du respect de l'espace public**, que l'on souhaite avant tout « *préserver des franc-tireurs* ». Au-delà des chartes qui se multiplient, les villes formulent des exigences nouvelles : présence d'équipes sur place, conditions de repositionnement plus strictes de la flotte... On exige a minima davantage de civisme de la part des opérateurs de service.

Ces deux préoccupations expliquent en grande partie l'implication opérationnelle relativement modeste des villes dans les nouveaux services.

QUEL AVENIR POUR LES SERVICES AUTOUR DE LA VOITURE ?

Partageant la conviction que la voiture ne disparaîtra pas demain des centres villes, **les élus semblent tous préoccupés par la question du taux de remplissage des véhicules.**

Sous des formes diverses, les initiatives de covoiturage fleurissent sur l'ensemble du territoire : Nantes envisage de l'intégrer au Transport Public dès 2020, et d'en faire la rampe de lancement de son offre Maas. Pour Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole, ce n'est qu'à condition d'une rémunération avantageuse des conducteurs que le système pourra fonctionner : « *invoquer le seul intérêt général n'aura aucun impact* ». Les modèles d'*incentive* sont au cœur des préoccupations des élus. À Toulouse, on réfléchit à la possibilité de rémunérer les conducteurs par des bons d'achat chez les commerçants des communes desservies, tandis que la région Bretagne évoque la possibilité de financer directement les trajets.

Mais de l'aveu même des élus, le premier problème à résoudre reste celui du modèle. À Lyon, l'initiative Lane propose des trajets domicile travail autour de stations de covoiturage connectées à proximité des autoroutes, et souhaite faciliter l'accès à la ville pour les périurbains, avec un objectif d'une course toutes les 4 minutes. À Lille, c'est par l'intermédiaire des salariés de la métropole que l'on cherche à structurer un service où la destination serait exactement la même pour les passagers.

À rémunération égale au kilomètre, **le covoiturage reste davantage attractif sur les longues distances, où le poids des aléas qu'il induit (inconfort, perte de temps) est perçu comme relativement plus faible.** Charge donc à la collectivité de trouver de nouvelles incitations qui mèneront avant tout les conducteurs à covoiturer.

Sous le feu des projecteurs depuis l'affaire Autolib, **l'autopartage ne récolte pas l'adhésion massive des responsables politiques.** Le marché reste aujourd'hui

« On exige a minima davantage de civisme de la part des opérateurs de service »



Stockholm



Stockholms
stad

« En Scandinavie, mobilité et écologie restent intimement liés. Si les opérateurs peinent parfois à trouver leur marché, ils doivent s'inscrire dans une démarche écologique très vertueuse pour parvenir à séduire les autorités »

Paris n'est pas la seule capitale Européenne pour laquelle le développement de l'Autopartage ne coule pas de source : malgré son fort volontarisme, la ville de Stockholm a buté sur les mêmes écueils et a été contrainte de réduire la voilure. Accusant plus de 6M€ de pertes en 2 ans, Drivenow avait dû, fin 2018, rapatrier sa flotte de 300 BMW & Mini vers d'autres cités européennes, et ce moins de 2 ans après que Car2go ait été contraint de quitter la ville. Là aussi, la difficulté à étendre la base client avait été pointée du doigt par les opérateurs, dont la succession opérationnelle a été prise par Aimo, filiale suédoise d'un conglomérat japonais. Pour ce nouvel acteur, l'idée n'est pas de développer une plateforme rentable, mais bien d'opérer des tests grandeur nature pour une flotte de véhicule intégralement électriques – en l'occurrence, des Renault Zoe.

30 000

trottinettes à Paris, pour autour de 150 à 200'000 trajets quotidiens...

extrêmement faible en province où seules 20'000 personnes seraient aujourd'hui utilisatrices de ces services (à titre de comparaison, le service parisien comptait 100'000 abonnés). Ce mode reste étiqueté comme complémentaire : **s'il a vocation à être intégré aux offres multimodales, il répondrait avant tout à des besoins ponctuels de populations spécifiques : urbaines, aisées, connectées.** Des villes telles Lyon et Nice se distinguent, revendiquant les bienfaits de la concurrence sur ce segment où les autres municipalités préfèrent soutenir une initiative unique, et ainsi garantir la continuité du service pour les administrés. Paris est enfin un cas isolé, refusant de prendre à nouveau des risques – *seul un stationnement préférentiel est accordé aux nouveaux acteurs* – la ville doit toutefois résoudre l'épineux problème du franchissement du périphérique, où les opérateurs ne s'aventurent aujourd'hui que très timidement. Saluons enfin l'initiative de Metz, qui associe les différents services de sa ville afin de développer des bornes d'autopartage en même temps que les nouveaux projets immobiliers.

La multiplicité, la variété et surtout le succès modéré des solutions d'autopartage sur le territoire illustrent la complexité à acquérir des usagers au-delà du terrain de jeu naturel du service : un urbain, de sexe masculin et CSP+. Face à la voiture particulière et à la liberté qu'elle propose, ni le marché, ni la puissance publique, n'ont su proposer une réponse satisfaisante, d'où la relative mollesse du combat que mènent les élus français contre les voitures.

J'Y VAIS MAIS J'AI PEUR : QUAND LES NOUVEAUX MODES LÉGERS ARRIVENT EN VILLE

Pour l'instant très local, le scooter en libre-service ne préoccupe pas les municipalités outre mesure. Là où les trottinettes ont été très mal accueillies par l'opinion publique, les CityScoot, Coup ou autres Yugo (Bordeaux) semblent générer moins d'effets de bord. Plus imposant, conduit par un public moins jeune, l'objet déclencherait moins d'incivisme de la part des utilisateurs. Peu de casse, petite flotte, et une rivalité plus faible entre opérateurs : les quelques élus concernés admettent avoir été agréablement surpris par la façon pacifiée avec laquelle ces opérateurs ont trouvé leur marché. Moins intensément capitalistique et souvent portés par des entrepreneurs français, les scooters VLS bénéficient pour l'instant d'une réelle bienveillance de la part des pouvoirs publics. Seule ombre au tableau pour les opérateurs : la complexité à recruter des nouveaux utilisateurs, qui les fait aujourd'hui se cantonner aux villes à la forte culture deux roues.

La trottinette est aujourd'hui un cas nettement plus épineux pour les villes, **à la fois séduites et irritées par ce nouvel objet urbain.** Certaines nuisances qu'elles génèrent sautent aujourd'hui aux yeux d'une opinion publique se plaignant de conduites comme de pratiques de stationnement erratiques, et d'une pollution visuelle oppressante. À Bordeaux, on l'affirme sans détours : *« Mettez-vous à la place de Monsieur Juppé : 20 ans à œuvrer pour une belle ville, pour qu'au final elle soit défigurée par les trottinettes »*. Parce qu'elles génèrent des emplois précaires, et recourent à des sources d'énergie thermiques pour recharger les batteries, les plateformes peinent à conserver devant les pouvoirs publics l'image d'une solution vertueuse.

Toutefois, les municipalités concernées peinent à se

positionner avec fermeté face à cet objet qui, elles l'admettent à demi mot, est parvenu rapidement à répondre à de nouveaux cas d'usage de mobilité auquel les transports en commun n'avaient pas su résoudre :

- Pour les touristes, il s'agit d'un déplacement plus ludique et moins onéreux que les taxis.
- Pour les citadins, elle permet un rabattement vers les modes lourds, près de 20% des trajets auraient en effet cette vocation.

Les chiffres donnent déjà le tournis : près de 20'000 trottinettes à Paris, pour autour de 150 à 200'000 trajets quotidiens... soit davantage que les 130'000 voyageurs qu'enregistre chaque jour la gare du Nord, station la plus fréquentée de la capitale. Si elles font aujourd'hui preuve de davantage de fermeté vis-à-vis des opérateurs, les villes touchent peut-être du doigt une solution qui ne représentera pour elles que des coûts très limités d'aménagement de la voirie, mais nécessitera une réglementation plus stricte (zones de stationnement, taille de flotte...).

ET S'IL SUFFISAIT DE RÉINVENTER LA ROUE

Le constat paraîtrait presque ubuesque : alors qu'on compte en France encore 6 opérateurs de trottinettes, que le nombre de chauffeurs (taxi + VTC) a été multiplié par 5 en autant d'années, que les projets de tramway se multiplient, **c'est aujourd'hui le vélo qui serait la clé permettant de résoudre bon nombre des problèmes du transport public.** Écologique, économique, actif, doux, complémentaires aux modes lourds... autant de caractéristiques qui ont convaincu Nantes d'ouvrir un poste de vice-président aux modes actifs, **chargé de faire passer la part modale du vélo de 3% à 12%. Si le vélo à assistance électrique a la cote, notre bonne vieille bicyclette, abordable et facile à entretenir,** est perçue comme l'atout maître d'une politique chargée d'organiser des déplacements courts, et très souvent dans le rayon d'action de 5 km qui est perçu comme celui du vélo.

Ainsi, de très nombreuses initiatives sont en cours dans les villes intermédiaires :

- Des locaux de stockage mis en place en ville (Nice) mais aussi dans les gares ou arrêts de bus (Béziers).
- D'importants investissements réalisés par la ville de Paris, regrettant qu'Ile de France Mobilités n'ait pas encore structuré un plan vélo d'ampleur.
- Des locations de vélos ou de vélo à assistance électrique en direct auprès de la collectivité (Brest par ex.), parfois bornées dans le temps de façon à pousser les usagers à l'acquisition.
- Une future extension des vélos en libre service en deuxième couronne (Toulouse).
- La mise en place de service de maintenance (Béziers).

Pour certaines villes, les objectifs sont donc ambitieux : **le Plan vélo de la ville de Paris 2020 aura au final représenté 150M€ d'investissements sur 5 ans,** mobilisés majoritairement pour la construction de grands axes à double sens de circulation, ou de 10'000 places de stationnement. **À terme, ces aménagements devront permettre d'atteindre une part modale de 15%, enjeu de taille alors qu'elle est aujourd'hui estimée à...5%.** Si la marche semble énorme, elle ne permettrait même pas à Paris de se hisser dans le top 100 des villes cyclables, dominé par Copenhague où près de 30% des déplacements se font en deux roues. ●

« C'est aujourd'hui le vélo qui serait la clé permettant de résoudre bon nombre des problèmes du transport public. »



Bordeaux



BORDEAUX MÉTROPOLE



Christophe Duprat,
Vice-président de Bordeaux
Métropole en charge des transports
et du stationnement



La petite reine, pierre angulaire de la mobilité du futur

La longueur moyenne d'un déplacement au sein de l'agglomération est de 4km, une grande partie de la demande en transport pourrait donc être pourvue grâce au vélo. En s'appuyant sur le VAE, la ville doit être en mesure de proposer une option « vélo » performante. Le modèle du vélo en Free-Floating a du plomb dans l'aile, mais envisager une plus forte détention par les particuliers est tout à fait envisageable. Un vélo, c'est 25 fois moins d'espace qu'une voiture, et de très importants bénéfices sociaux et économiques. La difficulté sera alors de gérer le passage à l'échelle.



PARTIE 3

QUELLE VISION POUR LE TRANSPORT DEMAIN ?

MAAS : PLUSIEURS FAÇONS DE LE DIRE, UNE SEULE DE LE FAIRE

Concept en vogue, le Maas, même s'il n'est pas tout le temps désigné comme tel, semble avoir fait son chemin dans l'esprit des décideurs. Tous sans exception appellent de leurs vœux la mise en place d'offres unifiées de mobilité où services publics et privés seraient proposés par le biais d'une seule plateforme. Si les villes semblent toutes s'accorder sur l'importance d'un changement de braquet, **aucune d'entre elles n'est parvenue à dépasser le stade de la plateforme d'information. L'émission de titres de transport ne semble pas être pour demain**, tant la question du partage et de la redistribution des revenus semble aujourd'hui épineuse.

« Pour Nice, la mobilité servicielle passera demain par la mise en place d'un compte mobilité tous modes... »

Au sein des services techniques bordelais, on considère que la mise en place d'une offre unifiée, à l'architecture technique si possible commune à plusieurs villes, serait pour les grands opérateurs Keolis et Transdev un très fort argument dans l'optique des futures batailles commerciales à mener. Pour Nice, la mobilité servicielle passera demain par la mise en place d'un compte mobilité tous modes ; y compris la voiture.

Alors qu'elle compte aujourd'hui l'un des réseaux de transport en commun les plus denses, mais aussi de nombreux opérateurs privés (2 acteurs autopartage, scooter Lime, vélo libre service...), la ville de Lyon compte étendre le spectre de partenaires présents au sein de son application Optymod'Lyon. La ville ayant identifié le paiement comme la première brique du Maas, elle incite

aujourd'hui les opérateurs à tous développer une offre sans abonnement qui facilitera leur inclusion à son application. Faire de l'Autorité organisatrice la détentrice de l'offre Maas ; c'est aussi le choix qu'a fait Toulouse : « *soit le système applicatif se développera sans nous, et nous devenons prestataire, soit nous développons notre propre système et le privé n'aura d'autre choix que de s'y intégrer* ». In fine, c'est l'opérateur Tisseo qui aura vocation à redistribuer les revenus entre les opérateurs, raison pour laquelle l'intégration tarifaire est l'un des piliers de l'appel à manifestation d'intérêt émis par la ville pour le lancement de nouveaux services. À Lille, d'importants efforts ont été réalisés pour favoriser l'intermodalité autour des services publics par le biais de Pass-Pass, en intégration tarifaire totale des offres autopartage, Covoiturage et Bornes de Recharges. Cette vision est partagée dans des agglomérations plus petites comme à Avignon. On se projette dans un fonctionnement où la communauté urbaine piloterait la gestion harmonisée d'un service confié à un exploitant unique, meilleur choix pour une agglomération de taille intermédiaire. L'objectif – reconnu comme optimiste – de 5 à 10 ans est lâché.

Si le consensus existe sur l'intérêt d'une Solution Maas portée par la ville, la question des modalités de mise en place reste ouverte. À Metz, compte tenu des expériences passées, on craint qu'une offre portée par la ville mette trop de temps à éclore. Si l'on reconnaît l'intérêt qu'aurait la ville à être la seule clé d'entrée pour le client, on craint un allongement du calendrier de déploiement d'une offre par rapport à ce que le privé pourrait proposer.



Stuttgart

STUTTGART



Stuttgart, le bon élève d'Europe continentale

Récemment élue « #1 car sharing City » d'Allemagne, la ville se voit comme un incubateur des nouvelles mobilités, au service de la politique publique. Cette implication lui permet de légitimer son rôle de chef d'orchestre des opérateurs, qu'elle cherche à intégrer en nombre au sein de sa solution Polygo, codéveloppée avec la région. Afin de s'assurer une place dans cet écosystème très riche, les prestataires référencés doivent non seulement prendre en charge les développements informatiques associés, mais surtout proposer un élément d'offre additionnel par rapport à leur niveau de service.

LA DATA, NERF DE LA GUERRE DU MAAS

On a tendance à l'oublier, mais **la mise à disposition des données de transport en temps réel n'est toujours pas imposée aux acteurs du transport public de personnes** : depuis 2015 et l'inscription de cette injonction dans la loi Macron, aucun décret n'est venu soutenir la mise en œuvre du partage de données, qui ne deviendra force de loi qu'avec la LOM en 2019. Celle-ci confiera par ailleurs aux régions un rôle d'animateur dans le partage des données de leurs territoires. Malgré ce cadre légal encore peu coercitif, **l'ensemble des responsables politiques interrogés semble avoir pris pleinement la mesure de l'importance que revêt cette ouverture**. Olivier Carré, Maire d'Orléans, considère que la ville doit anticiper sur le calendrier légal, tant l'ouverture des données aura des effets bénéfiques sur la capacité des opérateurs à innover. L'idée d'un format de données unique, commun à tous les opérateurs, serait selon Bordeaux la meilleure façon d'aider les jeunes pousses françaises à développer de nouveaux produits. Pour cette même raison, Nice a entrepris la création d'un Data Lake, qui permettra demain de mettre en commun les données de tous les opérateurs.

Certains partis-pris subsistent : alors que des partenariats sont en cours entre Waze et les villes de Nice ou Lille, le géant américain n'a pour l'instant pas pu avoir accès à certaines données de la ville de Lyon, restées secrètes. En cause, la raison d'être de Waze : *« mettre chaque individu au volant d'une voiture ; ce qui n'est ni souhaitable, ni faisable »*. À Nice, on considère toutefois que *« la quantité de données offertes par Waze sur les incidents de voirie représente une valeur énorme pour la communauté »*. Autre crainte, exprimée dans plusieurs villes : la complexité à contrôler les opérateurs étrangers qui, GAFAM en premier, seraient suspectés d'être peu enclins à respecter les conditions de partage réciproque intégrées aux chartes.

UNE PLACE ENCORE TRÈS INCERTAINE POUR LE VÉHICULE AUTONOME

Si les décideurs penchent tous en faveur des solutions Maas, force est de constater qu'ils semblent assez peu pressés d'y intégrer une offre de véhicule autonome (VA). **Gérard Lahellec, vice-président Transport de la Région Bretagne**, résume d'un paradoxe un point de vue assez partagé par les collectivités : *« le véhicule autonome ne sera jamais une solution de transport de masse ; mais il est pourtant testé là où existent des transports... On y montre du matériel sans trop répondre à un besoin ; je ne vois pas encore à quel usage il répondrait en ville »*. Peu semble croire en effet à la pertinence du véhicule autonome en centre-ville, où de petites navettes électriques circulent parfois déjà et où la rentabilité du transport pose moins question. Les doutes parfois émis par l'opinion publique en termes de sécurité seraient acceptables dans le cas de flottes de véhicules privés. Nombreux pourtant sont ceux qui évoquent pour leur collectivité une nécessité d'être irréprochable et qui n'envisagent pas de se priver de chauffeurs. Dans sa forme actuelle, le VA ne répond pas au premier problème posé par la voiture : l'encombrement.

Pour cette raison, les usages auxquels les villes le destinent auraient tendance à l'éloigner du centre-ville : au Grand-Lyon, on le répète, *« le VA dans sa version individuelle n'a pas d'avenir proche en centre-ville... il réclamerait de siloter les infrastructures, alors que nous cherchons à la rendre inclusive »*. On l'imagine plus tenir un rôle de transport micro-collectif permettant d'améliorer la desserte vers les transports en commun.

Une fois encore, Toulouse tranche et fait preuve de plus d'enthousiasme sur le sujet. Si les contraintes sont connues, on imagine les voir levées d'ici quelques années, et ainsi pouvoir faire du VA un outil permettant le rabattement vers des modes lourds en zone peu dense. L'objectif est clair : *« le véhicule autonome n'a pas pour vocation à transporter des promeneurs, mais doit être l'outil majeur du premier/dernier kilomètre »*. ●



☰ Avignon

AVIGNON

www.avignon.fr

« Je vous parlerai de Véhicule Autonome quand on aura enfin installé des pistes cyclables »

De l'aveu même des opérationnels de la cité des Papes, l'avènement du véhicule autonome n'est pas pour demain :

« Il faudra anticiper les possibles réticences de nombreux territoires au nom du principe de précaution. Qu'on opte pour un fonctionnement en régie ou pour une DSP, il faudra dans tous les cas que le matériel appartienne à la collectivité ; or la faible mobilisation de la sphère publique sur le sujet laisse présager un développement à rythme très mesuré. »

La notion de service public détermine les choix contractuels effectués par les collectivités





PARTIE 4

LA PUISSANCE PUBLIQUE DANS L'ORGANISATION DE LA MOBILITE DE DEMAIN

UN ÉLARGISSEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT QUI POSE LA QUESTION DES INTERACTIONS AVEC LE PRIVÉ, ET DU RÔLE DE LA COLLECTIVITÉ DANS LE TRANSPORT DE DEMAIN.

« Garantes du contrôle des dépenses liées au transport, les communautés indiquent toutes vouloir éviter des prises de risques inconsidérées »

De façon quasi unanime, les villes n'envisagent pas d'être demain à l'origine du développement de nouvelles solutions de mobilité, et souhaitent autant que possible s'éloigner des opérations. Garantes du contrôle des dépenses liées au transport, les communautés indiquent toutes vouloir éviter des prises de risques inconsidérées associées à des modes dont elles ne maîtrisent pas encore les fondamentaux économiques ou opérationnels, et s'octroient 3 rôles clés quant au développement des nouveaux services :

- S'assurer du **respect de l'espace public**, rôle que les arrivées parfois sauvages de nouveaux services ont clairement mis en lumière.
- Garantir que **l'ensemble des modes aille dans le sens de l'intérêt général**, et soit disponible de façon aussi continue et homogène que possible sur le territoire.
- **Agir en chef d'orchestre de la mobilité**, en étant à la fois le chef de file des opérateurs et des communes.

Cette dernière notion pose la question de l'étendue du périmètre d'intervention de la ville :

Certaines se voient force de proposition autour de nouveaux modes. À Orléans, on assure que *l'échelon communal reste le plus approprié pour prendre le pouls des tendances* : à l'écoute des citoyens, mais aussi par le biais de veilles

et d'interactions avec ses homologues, la ville peut être en avance sur son délégataire en termes d'innovation et contribuer à élargir la palette de solutions offertes à l'usager. Comment, alors, favoriser de nouveaux modes ? À Bordeaux encore, on réfléchit à l'intégration au contrat d'une poche annuelle laissée à la discrétion de l'opérateur pour financer des projets innovants.

Les différents niveaux de maturité des villes se manifestent en outre par une connaissance plus ou moins pointue de l'écosystème, souvent favorisée par l'internalisation d'une veille sur l'ensemble du secteur. À Montpellier ou Avignon, on préférera laisser cette charge aux opérateurs : *« les nouvelles mobilités font partie des menaces pesant sur les opérateurs traditionnels, c'est donc à eux d'assumer ce risque financier et de prouver aux villes leur légitimité à traiter ces sujets »* D'autres souhaitent dès aujourd'hui se mettre en mesure d'intégrer et coordonner des opérateurs privés, et d'être demain le premier point de contact de l'usager sur la thématique du transport : à Toulouse, on l'admet sans ambages, *« sans ce rôle de coordinateur, c'est nous demain qui deviendrons prestataires »*.

Si jamais les opérateurs étaient demain à même d'auto-financer leurs business models, les villes pourraient voir leur rôle s'amenuiser, et leur légitimité à orienter les politiques de mobilité se réduire. À la Rochelle, on le reconnaît bien volontiers : *« les gens se fichent de savoir qui est l'opérateur, tant que le niveau de service est bon »*. **Afin d'éviter, comme c'est le cas dans certaines villes des Etats-Unis, que le transport public soit peu à peu**

délaissé, les agglomérations ont tout intérêt à assurer l'interopérabilité de ces nouveaux modes avec le transport traditionnel ; d'où leur souhait d'être à la fois au centre des flux financiers et des interactions avec l'usager. Les villes devront donc demain être capables d'identifier les bons partenaires, d'agrégier leurs services au sein d'une offre cohérente et lisible, et d'assurer que le schéma de transport soit élaboré en faveur de l'intérêt général, et non destiné à une fraction de la population urbaine, connectée et déjà très mobile, qui concentrerait autour d'elle l'ensemble des initiatives.



LA DSP TRANSPORT PUBLIC, VERS LA FIN DU QUASI CONSENSUS ?

Parmi les villes interviewées, Toulouse est celle disposant du plus fort recul sur le fonctionnement en régie. Pour Jean Michel Lattès, vice-président transport, le maintien de ce mode de fonctionnement répond avant tout à des objectifs politiques. Après les multiples reconductions d'une SEM, la transition vers un groupe privé en 2004 n'avait pu durer qu'un an en raison de carences opérationnelles et d'une absence de soutien politique. Les élus ne cachent pas aujourd'hui encore une certaine défiance envers le privé, et le maintien d'une régie permet alors un alignement politique plus rapide sur les projets structurant le réseau, comme la troisième ligne de métro « *permise grâce à la paix des braves* ». Ce fonctionnement a toutefois nécessité la conduite de plusieurs audits, permettant d'aligner les augmentations de salaire du personnel sur les normes du privé ou d'assainir le fonctionnement du Comité d'Entreprise. À Poitiers, également administrée en Régie, des réflexions sont en cours pour faire évoluer le mode de contrat sur la régie autopartage.

En 2013, Nice opte pour une régie et reste à date la dernière grande agglomération à avoir fait marche arrière sur le sujet des DSP (Clermont-Ferrand méritant aussi d'être mentionnée). **Toutefois, des voix de plus en plus dissonantes s'élèvent dans des agglomérations de taille diverse** : alors que Nîmes a tout récemment fait le choix de changer d'opérateur, la mandature Transdev est annoncée comme le dernier 'essai' avant un possible passage en régie. À Lille, si on loue l'expertise de l'opérateur en place, **on concède que le rôle de la métropole est d'opter pour le mode d'exploitation le plus vertueux, sans exclure le moindre scénario**. Un changement aussi radical aurait pour les AOM une double incidence financière, liée à la fois au changement de modèle d'organisation et à la nécessité d'assumer seules le risque financier lié à l'exploitation. À l'inverse, il leur permettrait de s'épargner les périodes de flottement liées aux appels d'offres,

temps morts de quelques mois à échéance des contrats (6 ans en moyenne).

Cette remise en cause est donc **le signe que les villes se sentent aujourd'hui en mesure de contrôler plus efficacement les coûts de gestion** que par le passé, et qu'elles **souhaitent s'assurer que les stratégies mises en place restent conformes aux axes de développement** voulus.

Parmi les grandes villes, Bordeaux est l'une des seules à affirmer sans condition sa préférence pour la DSP, ou du moins « *tant que les Français ne seront pas un peu plus Danois ou Norvégiens...* » Ce parti-pris se retrouve par ailleurs à Avignon où la régie est perçue comme un risque financier trop important, et où l'expertise de l'opérateur en place est considérée à date comme indispensable.

Au final, la situation que connaît Paris (ouverture à la concurrence des lignes de bus en 2024 et de métro en 2030) tranche avec celle des autres villes françaises : si près de 80% des collectivités françaises font aujourd'hui le choix d'un transport délégué par appels d'offres, les plus grandes métropoles (Strasbourg, Toulouse, Nice, Nantes, Grenoble, Montpellier...) préfèrent assumer davantage de risques opérationnels et commerciaux, conscientes qu'elles ont beaucoup à gagner à maintenir une relation directe avec leurs administrés, aussi bien en termes opérationnels (*la ville, clé de voûte des dispositifs transports*) qu'en termes d'image (*prégnance de la notion de service public*).

Finalement, c'est donc cette notion de service public qui détermine les choix contractuels effectués par les collectivités : toutes se fixent pour ambition de mettre à disposition de leurs administrés des réseaux efficaces opérationnellement, et dont le maillage permet à chaque citoyen des zones périurbaines d'être connecté au cœur de ville (idéalement en une seule correspondance),



80%

des collectivités font aujourd'hui le choix d'un transport délégué par appels d'offres.

et ainsi d'être associé au développement économique connu par le centre urbain. **L'influence de la ville sur les choix modaux passe donc quasi intégralement par l'offre.**

Si la communauté n'a que peu de moyens pour inciter à faire bouger les usages, les grandes responsabilités qu'elle se confère se rapprochent des fonctions 'régaliennes' :

- Produire les aménagements nécessaires à l'efficacité des modes de transport (comme à Paris, où des pistes cyclables ont été aménagées par la municipalité, qui regrette l'absence d'un plan vélo porté par l'AO).
- Valoriser l'offre de transport existante, souvent jugée comme répondant déjà aux besoins des citoyens, mais souffrant d'un déficit de notoriété.
- Assurer l'adéquation de la politique de transport avec les grands objectifs écologiques et économiques définis pour le territoire.
- Enfin et surtout, piloter et rationaliser la dépense totale liée aux transports.

C'est aussi le périmètre des DSP qui pose question, et là encore seule Bordeaux affirme sa préférence pour une DSP tous modes de transport confondus. Ailleurs, les positions sont moins tranchées. Si les élus y voient une

façon de bâtir plus simplement des offres Maas, nombreux sont ceux qui affichent leur scepticisme quant à la capacité des opérateurs TC historiques à être moins efficaces aussi bien sur des modes génériques de spécialistes (auto-partage ou VLS), que sur des modes de niche (navettes fluviales). La généralisation de la DSP unifiée n'est donc pas pour demain. ●

Si les objectifs des politiques de transport sont aujourd'hui très clairs, le sentiment subsiste qu'il manque aujourd'hui une vision politique forte sur la façon dont on doit l'organiser. Cette vision se retrouve davantage dans le discours des régions, qui revendiquent plus fortement vouloir répondre aux problématiques d'enclavement des populations ou d'interopérabilité des systèmes. Elles font de la mise en place de schémas de transport unifiés et customer centric leur priorité. Pour ces vice-présidents Transport Régionaux, les pistes récemment exprimées dans le cadre de la loi LOM font fausse route en renforçant le pouvoir des EPCI* au détriment de la région.

*établissement public de coopération intercommunale

Quelles priorités pour les villes dans la mise en place de la politique de transport ?

- **Plus de deux tiers des villes** mentionnent l'accessibilité comme l'un des objectifs de la politique de transport, et la notion de service d'intérêt général semble très prégnante.
- **Environnement et efficacité du réseau** sont au coude à coude, le premier étant vu comme potentiellement finançable par le biais d'une rationalisation des moyens existants
- **L'innovation** en tant que telle apparaît comme un objectif mineur, ce qui explique un engouement des élus ressenti comme plutôt faible sur le sujet des nouvelles mobilités

Capitales régionales/nationales

Pour les métropoles, l'essor des nouvelles mobilités s'accompagne d'un besoin de repenser l'espace commun, et la responsabilité de son entretien

Aires urbaines intermédiaires

Plusieurs villes remontent une difficulté croissante à marketer l'offre de transport public face à la concurrence grandissante du privé

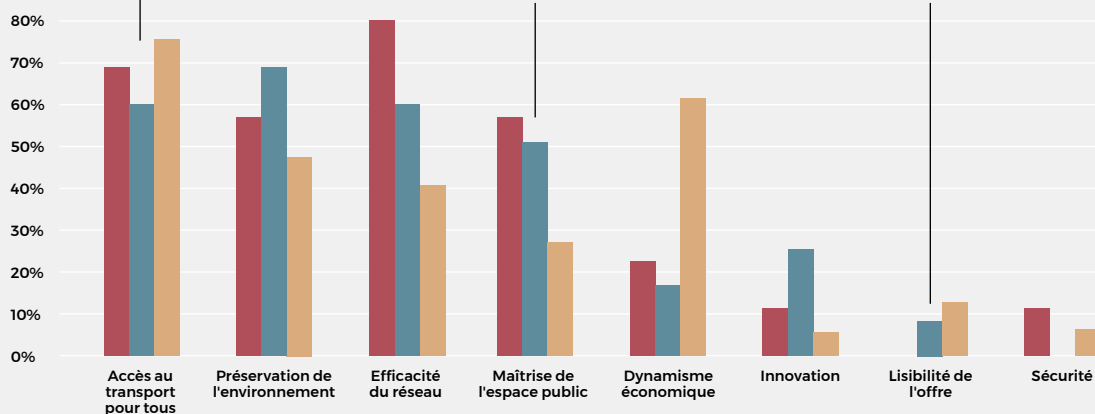
Villes de petites taille

Qui voient dans le transport le premier levier de la performance économique de la cité

La problématique revenant de la façon la plus homogène

Pour les métropoles, l'essor des nouvelles mobilités s'accompagne d'un besoin de repenser l'espace commun, et la responsabilité de son entretien

Plusieurs villes remontent une difficulté croissante à marketer l'offre de transport public face à la concurrence grandissante du privé





New York



À New York, les transports publics à l'agonie

40 milliards de dollars d'investissement. De l'aveu du président de MTA, c'est cette somme astronomique dont aurait besoin le métro de la Big Apple sur 10 ans. Alors que New York était aux États-Unis l'une des villes les plus dépendantes aux transports en commun, l'affluence dans les souterrains du métro est en baisse depuis 2015, réduisant d'autant la marge de manœuvre des pouvoirs publics.

Michael Evans, directeur du projet de raccordement Penn Station – Moynihan, évoque un besoin de cibler davantage les classes populaires, qui même elles ont cédé au chant des sirènes des VTC. Si les dernières études de terrain ont montré que Uber et Lyft réduisaient le nombre de véhicules unitaires dans la ville, ceux-ci sont désormais sur le pont 24h sur 24 et contribuent donc à augmenter significativement le trafic.

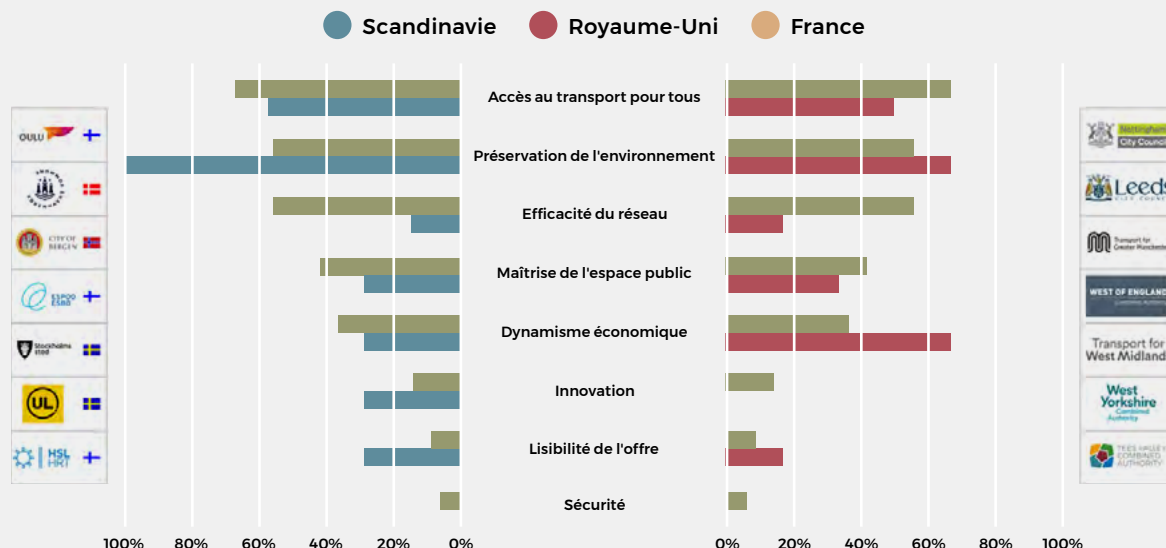
Les villes n'envisagent pas d'opérer à l'avenir les nouvelles solutions de mobilité



PARTIE 5

LE TRANSPORT, MIROIR CULTUREL ? CAS D'ÉCOLE

Objectifs affichés des AOM, Scandinavie & Royaume-Uni vs. France



Si plus de 30 villes ont été interrogées dans le cadre de notre étude, deux régions se sont montrées à la fois particulièrement instructives et volontaires :



En Scandinavie, ce sont avant tout les ressorts écologiques qui sont mis en avant, et la lutte contre la voiture particulière est dans cette optique une réalité qu'aucune autorité ne masque. À Stockholm, on envisage que la part du **transport en commun atteigne 80% d'ici 2030, et que la flotte restante ne soit composée que de véhicules électriques**. Cette préoccupation se ressent dans des villes de taille moyenne, comme Espoo ou Uluu, et on compte désormais à Copenhague plus de 1000 véhicules de car sharing (soit davantage qu'à Paris), dont près de 80% sont électriques.

L'implication des autorités quant au transport de demain est **plus mature dans ces régions** : la ville de Stockholm a déjà initié un projet de bus autonomes, qui cibleront avant tout des zones peu denses. Cette initiative fera l'objet de test menés par la collectivité, et non par le constructeur. À Bergen, **on réfléchit d'ores et déjà aux impacts sociaux qu'aura demain le véhicule autonome**. La ville envisage de débiter les échanges avec les partenaires sociaux sur le sujet. C'est aussi au Nord de l'Europe que l'on se projette avec le plus d'enthousiasme dans le Maas, conscient que le concept offre la possibilité aux municipalités de rester à l'avenir les grands chefs d'orchestre d'un transport collectif sur lequel de plus en plus d'opérateurs privés tentent de se positionner. ●

80%

des véhicules de car sharing sont électriques à Copenhague.



Au Royaume-Uni, les objectifs affichés sont davantage orientés business que dans le reste de l'Europe : les *Passenger Transport Executive*, sous l'autorité des *Combined Authorities*, opèrent à une échelle à mi-chemin entre la région et la communauté urbaine, et ont la charge d'opérer le transport public routier là où les opérateurs privés n'y voient pas d'intérêt économique.

Pour ces instances, **il est impératif de développer des solutions compétitives en matière tarifaire**, et de raccorder efficacement les centres aux périphéries (le bus est aujourd'hui globalement en déclin, exception faite de Nottingham). Leur implication se veut toujours plus forte dans la mise en place de nouveaux services, même en périphérie (des taxis électriques sont aujourd'hui partiellement financés par les PTE, et visent à concurrencer Uber). À Manchester, 13 partenaires ont déjà été identifiés par le PTE pour intégrer une solution Maas, dont le business model est aujourd'hui en finalisation. **Tous les PTE soulignent l'importance de la maîtrise des fonctionnalités de paiement dans la mise en place des solutions Maas**, le rôle de pivot entre opérateurs devant selon eux leur échoir. Fort de cette prise de conscience, certaines administrations, telles **Tees Valley, ont initié le développement de solutions de paiement intégrant les opérateurs privés de bus**, et envisagent par cette opération de voir leur champ d'action s'élargir. ●

☰ Nantes



Bertrand Affilé,
Vice-président de Nantes Métropole -
Déplacements et transports publics



L'incitation financière, un meilleur levier que l'écologie

Nantes Métropole développe un système de covoiturage ciblant avant tout les citoyens des 2^e et 3^e couronnes, ne comptant parfois qu'une ou deux lignes de bus. On y développera un covoiturage de voisins, où la collectivité prendra en charge 50 centimes par trajet, redistribués mensuellement aux conducteurs après que le passager ait flashé un QR code. L'appel au seul intérêt général ne marchera pas, il faudra faire naître un vrai intérêt pour le conducteur.

Inverness

Aberdeen

ÉCOSSE



Milton Keynes



« Au Royaume Uni, les autorités cherchent avant tout à accroître le dynamisme économique des villes, d'où un haut niveau d'ambition sur les nouvelles mobilités »

Alors que Lime est connue à Paris pour ses trottinettes vertes, la licorne américaine a récemment lancé au Royaume Uni un service de VLS similaire à celui opéré par Jump dans l'hexagone. Le dynamisme dont fait preuve la ville a convaincu l'opérateur de s'y lancer avant Londres même, compte tenu de la facilité à mettre sur pied des projets avec des équipes locales compétentes et friandes de nouveaux projets. Dans le viseur de l'opérateur : la possibilité, à terme, de lancer dans cette même ville son service de trottinette, objet non homologué à date sur les routes anglo saxonnes. Ces lancements s'intègrent dans le cadre du plan MK 2018-2036, schéma d'urbanisme qui intègre des centaines d'initiatives visant à améliorer le quotidien des +30'000 nouveaux actifs attendus dans la ville dans les 20 ans à venir. Les 4 objectifs majeurs du plan (croissance, efficacité, élargissement de l'offre, protection de l'environnement) sont déclinés au travers de 103 initiatives, dont 20 d'entre elles concernent des modes actifs.

IRLANDE
DU NORD

Belfast

Dublin

Cambridge

GALLES

Oxford

Londres

Bristol
Cardiff

Southampton

Brighton

Villes & communautés urbaines interviewées

FR	Région Bretagne	Gérard Lahellec	VP région, en charge des transports
FR	Région Auvergne Rhône Alpes	Martine Guibert	VP région, en charge des transports
FR	Ville de Toulouse	Jean Michel Lattes	1 ^{er} adjoint au Maire, délégué au déplacement
FR	Lille Métropole	Daniel Jansens	VP agglo, en charge des transports
FR	Bordeaux Métropole	Christophe Duprat	VP agglo, en charge des transports
FR	Paris	Pierre Musseau	Adjoint à l'urbanisme et aux nouvelles mobilité
FR	Orléans	Olivier Carré	Maire
FR	Nantes Métropole	Gérard Affilé	VP agglo, en charge des transports
FR	Montpellier	Jean-Pierre Rico	VP agglo, en charge des transports
FR	La Rochelle	Brigitte Desveaux	VP agglo, en charge des transports
FR	Nîmes	Valérie Rouverand	Conseil municipal - urbanisme
FR	Grand Lyon		Opérationnel Nouvelles mobilités
FR	Poitiers		Opérationnel Nouvelles mobilités
FR	Grand Avignon		Opérationnel Nouvelles mobilités
FR	Béziers		Opérationnel Transport
FR	Nice côte d'Azur		Opérationnel Nouvelles mobilités
FR	Metz		Opérationnel Nouvelles mobilités
FR	Clermont Ferrand		Opérationnel Transport
RU	City of Leeds		
RU	Nottingham City Council		
RU	Greater Manchester		
RU	West of England (Bristol, Bath)		
RU	West midlands (birmingham)		
RU	Tees Valley (Middlesbrough)		
RU	West Yorkshire (Leeds, Bradford)		
DAN	Copenhagen		
SW	Stockholm		
SW	Upsalla		
FIN	Helsinki		
FIN	Oulu		
FIN	Espoo		
NOR	Bergen		
BEL	Région Bruxelles Capitale		
ALL	Erfuhr		
ALL	Stuttgart		
ITA	Napoli		
RUS	Moscou		
NL	Rotterdam		
US	État de New York		
US	Minneaopolis		
CAN	Toronto		
CHI	Beijing		
CHI	Shenzen		
CHI	Chongqing		
CHI	Shangai		
SA	Durban		
EAU	Muscat		

Villes & communautés urbaines interviewées

Minneapolis • Toronto • État de New York

Bergen

Tees Valley • City of Leeds • West Yorkshire

Greater Manchester • Nottingham City Council • West Midlands • West of England

Rotterdam • Région Bruxelles Capitale • Erfurt

Lille Métropole • Metz

Région Bretagne • Paris • Orléans • Stuttgart

Nantes Métropole • La Rochelle • Poitiers • Région Auvergne Rhône Alpes

Bordeaux Métropole • Clermont-Ferrand • Grand Lyon

Toulouse • Nîmes • Grand Avignon

Béziers • Montpellier • Nice côte d'Azur



À propos de Mawenzi Partners

Mawenzi Partners est un cabinet de conseil en stratégie et organisation focalisé sur les leviers de croissance. Fondé en 2011 pour apporter du sens aux projets de développement de ses clients, le cabinet compte une cinquantaine de consultants qui conçoivent des plans stratégiques, des démarches d'innovation ouverte, de nouvelles offres et formes de relation clients, et transforment les business models et organisations associées. Mawenzi Partners intervient en France et à l'international pour les Directions Générales de grands groupes de l'industrie et du service, comme les nouvelles mobilités qui constituent un secteur historique du cabinet.

Suivez nous :



@MawenziPartners

Mawenzi
PARTNERS



Pierre-Eric Perrin
Associé fondateur

Pierre-Eric accompagne depuis 20 ans les Directions Générales de grands groupes de l'industrie et du service dans leur politique d'innovation et dans la mise en place des stratégies marketing et commerciale. Spécialisé notamment dans les secteurs du transport, il se consacre aux réflexions liées à la mobilité de demain.



Eric Fourmentin
Manager

Fort de l'expérience acquise tant lors de ses missions qu'en tant qu'utilisateur effréné des nouveaux services, Eric assiste ses clients dans la mise en place de stratégies novatrices de transport. Récemment, il a pris son bâton de pèlerin pour évoquer avec les villes les enjeux qu'elles lient à l'évolution de la mobilité.

Contact presse :

Chloé Teyssou
chloe.teyssou@antidox.fr
06 31 71 60 55