



#Mobilités_réussies

Rôle des acteurs privés et publics

De multiples opérateurs privés prennent l'initiative de proposer des services de mobilités quotidiennes. Au cœur des métropoles, leur foisonnement est une réalité qui pose des questions. En périurbain, leur déploiement reste timide ou peu connu des habitants. Alors que la loi d'orientation des mobilités vient d'être adoptée, quelle gouvernance envisager pour progresser dans le sens de l'intérêt général ?

L'essentiel des échanges du 12 septembre 2019



POUR EN PARLER :

Marie-Luce Conrard,
WAZE CARPOOL, directrice France

Garance Lefevre,
UBER, directrice
politiques publiques nouvelles mobilités

Jean Gadrat,
INDIGO, directeur

Nicolas Bourgeon,
MENSIA CONSEIL, consultant

Pierre-Yves Peguy,
LAET Laboratoire Aménagement Economie
des Transports, directeur

Pierre Soulard,
METROPOLE DE LYON, directeur

Etienne Seguin,
COMMUNAUTE DE L'OUEST RHODANIEN

Cassandra Joly et Laure Fraboulet,
PIPA Parc Industriel Plaine de l'Ain,
Transports Berthelet

Michèle Vullien,
SENAT, sénatrice du Rhône,
conseillère Métropole de Lyon

Gilbert-Luc Devinaz,
SENAT, sénateur du Rhône,
conseiller Métropole de Lyon

Pierre Hemon,
METROPOLE DE LYON, conseiller

Retrouvez l'essentiel des échanges
en webTV



Des acteurs privés, des usagers clients, des impacts positifs et négatifs

Covoiturage, guidage GPS routier, VTC, mutualisation du stationnement, vélos ou trottinettes en free-floating : pléthore d'acteurs privés proposent aux habitant-e-s des services de mobilité quotidienne via des applications smartphone. Ils sont plus ou moins présents dans les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise, selon les densités et les portées des déplacements. Ces acteurs vont capter leurs clientèles directement, c'est à dire indépendamment des collectivités publiques. Leurs logiques de marché et leurs stratégies leur sont propres, même s'ils adaptent rapidement leurs services ou leur discours aux problématiques des collectivités.

Il s'agit d'une tendance mondiale, dans laquelle s'engagent non seulement des acteurs du transport traditionnel en voie de diversification, mais aussi et surtout des acteurs du numérique et de la donnée.

Le succès de certains services est indéniable : ils répondent aux besoins de certains usagers, voire ils créent même de nouveaux besoins de mobilité. Toutefois, certains services ont parfois des impacts négatifs pour certains territoires, certains quartiers, leurs habitants et leurs collectivités publiques : trafic induit ou inadapté aux réseaux routiers locaux ou

aux espaces publics, sur-congestion, nuisances, incivilités. La loi d'orientation des mobilités apporte désormais un cadre qui était attendu sur de nombreuses problématiques. Localement, des partenariats « donnant-donnant » commencent à s'esquisser.

UrbaLyon donne la parole à des acteurs privés et ouvre le débat

Le Repère Européen du 15 mars 2019 a permis de savoir comment les agglomérations de Madrid et de Bruxelles géraient leurs interactions avec ce type d'acteurs en milieu plutôt urbain.

Le présent Echange professionnel est complémentaire, en invitant des acteurs qui pourraient potentiellement proposer des services dans les franges moins denses des agglomérations, ou entre périurbain et agglomérations de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Au-delà des questions de mobilité, ce sont aujourd'hui des questions de gouvernance, et plus largement de véritables questions de société qui se posent.

Comment faire en sorte que les mobilités soient réussies à la fois pour les usagers, les opérateurs privés eux-mêmes, mais aussi et surtout pour les territoires, les habitants et la puissance publique ?

Trois acteurs privés de la mobilité : quelles stratégies globales et locales ? quelles conditions de réussite ?

WAZE : du guidage GPS routier au covoiturage courte-distance

Marie Luce CONRARD

Waze est l'application de navigation collaborative la plus utilisée dans le monde : 13 millions de Wazer en France, dont 1,5 million en région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce service est totalement gratuit. Aujourd'hui Waze est rentable grâce à la publicité. Nous n'avons pas de logique de business model : ceci viendra dans un deuxième temps, quand l'usage sera installé avec une masse importante d'utilisateurs.

Je suis directrice de Waze Carpool pour la France. Il s'agira d'un nouveau service de covoiturage de proximité déjà lancé en Israël, au Brésil, aux Etats-Unis, au Mexique et bientôt en France. Nos utilisateurs, ceux à qui on va s'adresser, seront d'abord la communauté de conducteurs de Waze, et en particulier parmi eux les 75% d'auto-solistes, qui pourraient envisager une meilleure utilisation des places de leur voiture. Waze Carepool s'adressera aux salariés qui ne peuvent se rendre facilement sur leur lieu de travail ou qui cherchent à optimiser leur trajet en voiture, donc ce ne sera pas une cible de clientèle « premium ».

Nous souhaitons nouer des partenariats gratuits avec des employeurs, qui nous aideront à mettre en place une conduite du changement gagnant – gagnant dans leurs entreprises, en incitant leurs collaborateurs à utiliser notre offre de covoiturage.

Avec Waze Carpool, nous faisons un pari sur le covoiturage sans recherche de rentabilité à court terme : nous serons ensuite créatifs sur le type de business model à adopter quand on sera rentable.

Les conditions de réussite pour Waze Carpool seraient les suivantes :

- convaincre les gens de faire le premier pas du covoiturage ;
- offrir une bonne expérience utilisateur dès le tout premier usage de l'application, c'est déterminant pour fidéliser l'utilisateur : 85% des premières expériences de qualité reviennent. L'autre enjeu sera de créer de la densité d'usage là où les utilisateurs vont trouver facilement des covoitureurs potentiels. Il faut éviter que les utilisateurs deviennent inactifs faute de potentiel.

- nouer des partenariats, unir nos forces aux employeurs. En termes de conduite du changement et de sensibilisation dans le cadre des trajets domicile-travail, les entreprises et les administrations ont un rôle fort à jouer.

UBER : du VTC à une diversification des services

Garance LEFEVRE

Uber possède plusieurs segments d'activités avec le VTC (Voiture de Tourisme avec Chauffeur, activité fondatrice depuis une dizaine d'années), Jump (segment de nouvelles mobilités free-floating avec des vélos électriques et trottinettes, présent dans 7 villes en Europe), Uber Eat (pour livraison de repas à domicile) et Uber fret (aux Etats-Unis uniquement, mettant en lien des entreprises et des conducteurs de poids lourds). Pour demain, Uber investit des segments d'activités comme la mobilité par les airs (Uber elevate) et les véhicules autonomes.

Uber, l'application de VTC, est implantée dans 600 villes de 63 pays du monde. Cela représente 10 milliards de courses effectuées. 3 millions de « partenaires » chauffeurs utilisent Uber pour travailler. En France, nous sommes dans 21 agglomérations mais en réalité, cela concerne aussi les communes aux alentours soit près de 600 communes en tout. Le déploiement se fait ensuite naturellement puisqu'Uber est disponible partout sur le territoire même si l'activité se concentre là où les densités sont les plus fortes. On compte environ 3 000 chauffeurs qui utilisent l'application pour travailler en France.

L'ambition fondatrice d'Uber est de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de promouvoir la multimodalité. Ceci repose donc aussi sur le transport en commun public, que nous considérons comme l'épine dorsale des déplacements. Autour de cela viennent se greffer différents modes renforçant le réseau de transport en commun. Uber peut être une solution de complémentarité aux heures creuses, la nuit ou sur des aires géographiques non desservies par les transports en commun. Le VTC est une brique de cette multimodalité. Le covoiturage, la location de courte durée, les trottinettes ou les vélos en sont d'autres. Enfin, aujourd'hui, la vision qui nous porte chez



Marie-Luce Conrard, WAZE



Garance Lefèvre, UBER



Jean Gadrat, INDIGO WEEL

Uber est de devenir une plateforme multimodale. Dans certaines villes dans le monde nous avons intégré les données de transport en commun pour pouvoir comparer les différentes solutions au sein d'une même application.

Sur la question de la rentabilité économique, notre stratégie reste celle de croître et de réinvestir le chiffre d'affaire réalisé dans des relais de croissance. Aujourd'hui, notre stratégie est de réinvestir dans notre nouvelle activité (vélos, trottinettes). Nous reprenons notre modèle, suivant lequel on sélectionne des acteurs respectant notre cahier des charges, puisque c'est une bonne méthode. Nous devons maintenant travailler sur comment adapter notre offre et trouver des partenaires avec les collectivités.

INDIGO : de l'exploitation de parkings aux services de stationnement et de free-floating

Jean GADRAT

Indigo est un groupe français issu de Vinci Park, très implanté en Europe, en tant que prestataire de service et exploitant d'ouvrages de stationnement. Indigo a vite compris, en 2017, que le positionnement de la voiture dans la ville allait changer : nous avons donc créé un bras « digital », afin de proposer des services d'accès facilité aux parkings. Notre application digitale du stationnement OPnGO permet de réserver en ligne, payer sur voirie sans parcmètre, et d'accéder aux parkings sans ticket mais avec reconnaissance de plaques minéralogiques. Cette application est disponible dans plusieurs villes de France et a déjà eu 700 000 téléchargements et 250 000 utilisateurs.

Historiquement nous visons une clientèle d'automobilistes mais nous avons lancé, en 2017, Indigo Weel qui est une offre de vélos en free-floating. Nous avons environ 150 000 usagers aujourd'hui, représentant 1,5 million de déplacements et 5 000 vélos sur 7 villes en France. On a élargi l'offre de mobilité free-floating avec des scooters électriques et bientôt des vélos électriques. Notre marché s'appuie à la fois sur la technologie smartphones, qui permet de se connecter à des engins de mobilité, électriques ou non, et sur l'amélioration de l'autonomie des batteries électriques.

Aujourd'hui, Indigo Weel n'est pas rentable mais nous sommes en cours d'ajustement et d'optimisation sur les coûts de maintenance dans quelques villes. Une bonne collaboration avec la puissance publique permet de stabiliser le panorama des acteurs entrants et donc de stabiliser la concurrence.

PAROLE D'EXPERT



Pierre-Yves PEGUY,
économiste des transports, Laet

Des services de mobilité de « niches », voire de « niches premium »

Qu'est-ce que sont vraiment ces « nouvelles » mobilités ? Y aurait-il des mobilités connectées, digitales, virtuelles... du « nouveau monde » versus celles de « l'ancien monde », avec voiture individuelle, transports collectifs avec bus poussifs... Pourrait-on envisager autre chose que cette opposition binaire ? Y a-t-il un continuum, une complémentarité à envisager ?

Au quotidien, il y a environ 4 millions de déplacements chaque jour dans la métropole lyonnaise, dont 1,7 million de déplacements en voiture. Ces données donnent une échelle de la réalité quotidienne de nos déplacements en milieu urbain. Sauf si la croissance économique plongeait massivement dans l'agglomération (puisque'il y a un lien fort entre déplacements et croissance économique), les mobilités resteront aussi nombreuses. Est-ce que les solutions proposées ou envisagées aujourd'hui par les acteurs privés répondent à cette masse-là ? Le covoiturage peut-il absorber ce flux d'individus qui se déplacent ? Il faut faire de la complémentarité avec les offres existantes, plutôt que de l'opposition entre les modes, étant donné les masses concernées.

Il faut parler non pas du, mais des marchés de la mobilité, caractérisés par des offres très nombreuses, des demandes d'usagers très diverses, selon des territoires à densités très variables.

L'articulation des marchés entre l'offre et la demande se fait sur le coût de transport généralisé ressenti par l'utilisateur, composé non seulement d'éléments monétaires (prix) mais aussi non monétaires, que les usagers valorisent : temps de déplacement et de correspondance, qualité d'information, confort, fiabilité... Sur un déplacement en transport collectif, le coût est de moins d'un euro par usager et par déplacement. Est-ce que les cibles des acteurs privés de la mobilité ne sont pas plutôt des « premium » prêts à payer plus cher pour gagner du temps ?

Des acteurs issus de secteurs très divers et en conquête de marchés

L'exemple du MaaS (Mobilité comme service) est approprié pour illustrer ce qu'est un marché concurrentiel des acteurs :

- les GAFAs sont très présents et ont investi très largement ;
- les constructeurs automobiles sont très intéressés pour être présents sur ce segment-là et retrouver des moteurs de croissance dans leur marché qui arrive à maturité, afin d'assurer un renouveau ;
- les opérateurs de transports classiques (Transdev, RATP, SNCF...) sont également présents sur ces marchés des MaaS dans une logique de complémentarité au transport collectif ;
- les opérateurs du digital (Orange, carte Visa...);
- les intégrateurs ;
- ceux qui travaillent pour les collectivités.

Il n'y a pas de complémentarité entre ces acteurs : leur objectif est de gagner des parts de marchés. Il faut être le premier qui aura développé un standard, qui sera à l'origine d'effets de club, permettant ensuite de remporter le marché.

Dans l'intérêt général, comment partager et respecter les biens communs ?

Vers un bilan socio-économique globalement équilibré ?

Pierre-Yves PEGUY, Laet

Il est important pour les collectivités d'être dans une démarche d'évaluation, pour savoir si on s'y retrouve du point de vue collectif, dans une logique de développement durable, appuyée sur les enjeux économiques, sociétaux et environnementaux :

- pour les usagers de ces nouveaux services de mobilité, ceux-ci peuvent présenter des avantages (gain de temps, de confort...) par rapport à la mobilité traditionnelle, qui seraient à évaluer et à quantifier,
- pour les opérateurs, il faut évaluer les coûts d'investissement et d'entretien qui peuvent obérer très largement le niveau des bénéfices,
- pour les collectivités, le territoire et tous les habitants du territoire, qui utilisent ou pas ces nouveaux services de mobilité, il y a des externalités positives et des externalités négatives. Des recettes sont en jeu pour les collectivités. Des nuisances ou des bienfaits sont en jeu pour les habitants.

Au final et globalement, le bilan socio-économique est-il positif ? A-t-on aujourd'hui une mobilité « décarbonée » ou, au contraire, est-ce qu'on génère un accroissement de la mobilité globale ? Est-ce que le covoiturage contribue à lutter contre l'auto-solisme ou bien augmente-t-il simultanément le nombre de déplacements réalisés en voiture ? Les solutions envisagées sont-elles alors de bonnes solutions ou de fausses bonnes solutions ?

Philippe BOSSUET, Sytral

Par rapport aux enjeux de gouvernance, les collectivités publiques ont un certain nombre d'obligations. Celles-ci figurent dans les documents de planification comme le Scot et le Plan de Déplacements Urbains : elles concernent la qualité de l'air, mais aussi la qualité de vie et des espaces publics.

L'espace public, un bien commun à préserver

Michèle VULLIEN, sénatrice

Dans vingt ans, de nouvelles mobilités vont encore surgir. L'espace public, on essaie de l'adapter à cette vie qui évolue : Pour nous, collectivités publiques, agences d'urbanisme, la question est comment on organise la ville pour que l'ensemble des services soient proposés sur la chaîne des déplacements. Certes il est logique que chacun cherche à retrouver ses finances, que les acteurs privés puissent vivre, si possible sans trop demander de subventions aux collectivités publiques. Mais on doit tous être attentifs à ne pas faire trop de pertes sur le plan financier.

Pierre SOULARD, Métropole de Lyon

Les collectivités ont à cœur de regarder l'intérêt général pour répondre non seulement aux enjeux de nos déplacements urbains, mais aussi aux enjeux de préservation des ressources, aux enjeux de qualité de vie, de limitation des nuisances. C'est l'usage de ces communs qui doit être encadré et régulé pour que les opérateurs puissent se déployer de manière cohérente dans l'intérêt général des territoires.

On parle d'une part de logiques de marché pour les acteurs privés et d'autre part de logiques d'intérêt général pour la puissance publique. La clé de ceci se trouve dans les conditions d'accès à l'espace public. C'est un sujet que nous avons mis en œuvre, à la Métropole de Lyon, dans le cadre des labellisations autopartage par exemple. On s'est appuyé sur les conditions d'accès au domaine public pour pouvoir négocier les conditions de déploiement du service d'autopartage sur le territoire. La loi d'orientation des mobilités, dans son article 18, reconnaît ce mécanisme : comment autoriser les opérateurs de free-floating à opérer sur le domaine public avec des conditions particulières ? Comment réguler le déploiement anarchique de certains engins de mobilité ?



Michèle Vullien, sénatrice



Pierre Soulard,
Métropole de Lyon



Philippe Bossuet, Sytral

La data, nouveau bien commun ?

L'utilisateur est non seulement consommateur de services de mobilité mais aussi un producteur de données, de façon passive ou parfois active. De fait, il est au cœur de la réussite du modèle économique des acteurs privés.

Pierre-Yves PEGUY, Laet

Le fait d'être nombreux dans un réseau de smartphones connectés à une application permet de contacter un grand nombre de personnes : il y a alors un avantage à être dans ce réseau-là. L'utilité que l'individu va avoir en étant dans le réseau est fonction de sa propre décision individuelle mais aussi fonction de la décision de tous les autres.

Si Waze fonctionne, c'est parce qu'il y a un nombre d'individus important qui donne des renseignements. Sur du covoiturage, il faut avoir un nombre suffisant d'individus qui indiquent le nombre de places disponibles ou l'origine-destination de leur trajet, sinon l'utilité du réseau sera limitée. Un grand nombre d'utilisateurs générera des externalités positives à effet direct et indirect.

Marie Luce CONRAD, Waze Carpool

La valeur que Waze apporte à chacun pour trouver le meilleur itinéraire possible provient des contributions de toute la communauté bénévole. En France, nous avons 13 millions d'utilisateurs aujourd'hui, soit un tiers des automobilistes qui vont, pendant leur navigation, transmettre des données de vitesse et signifier des incidents permettant à chacun d'avoir la navigation la plus fluide. Waze, que vous connaissez aujourd'hui, forge son ADN dans cette notion de communauté et d'entraide. La promesse aujourd'hui est de faire gagner quelques minutes sur vos trajets grâce à nos données partagées par tous en temps réel. La communauté Waze est aussi composée des éditeurs de cartes : ils sont des passionnés bénévoles qui produisent et mettent à jour les cartes du réseau routier de notre application.

Garance LEFEVRE, Uber

Nous utilisons la data pour optimiser notre service : par exemple, nous pouvons observer les lieux de prise en charge et des dessertes des VTC les plus fréquents. On peut même orienter les comportements de nos usagers, en indiquant aux passagers où se placer pour trouver son chauffeur. Cela évite les congestions dans les lieux de rassemblement comme les gares par exemple.

Gilbert-Luc DEVINAZ, sénateur

Les acteurs privés de la mobilité génèrent beaucoup de données et basent leurs services sur cela : mais qui détient véritablement ces données ? Comment la sécurité de tout cela est-elle garantie ? Ne va-t-on pas vers une plus grande vulnérabilité de nos sociétés ? Qui va au final piloter la politique des déplacements ?

Tous ces systèmes reposent sur l'informatique : Le stockage des données nécessite le maintien en température de serveurs lointains et de réseaux d'échanges de données, qui induisent de lourdes dépenses d'énergie. Enfin, ces systèmes reposent beaucoup sur la publicité, qui pousse à la consommation. Dans le contexte actuel, est-ce que c'est bien le modèle que faut poursuivre ?

Pierre SOULARD, Métropole de Lyon

Outre le fait de considérer l'espace public comme un bien commun, un autre enjeu pour mieux converger entre acteurs publics et privés est de mieux comprendre ce que chacun des opérateurs privés apporte, à travers l'exploitation de leur data. La Métropole de Lyon a noué récemment un partenariat avec Waze afin de coopérer sur l'échange de données. On travaille également avec les opérateurs de free-floating pour récupérer des données de mobilité en temps réel et mieux comprendre comment sont déployés et utilisés ces services, et ainsi mieux imaginer l'encadrement de demain. Pour exemple, je vous invite à découvrir sur internet les travaux de « Open Mobility Fundation.



Gilbert-Luc Devinaz, sénateur

PAROLE D'EXPERT

Pierre-Yves PEGUY, économiste des transports, Laet

En économie collaborative, ou dite du partage, de la fonctionnalité, du « *peer-to-peer* », les économistes raisonnent en trois couches :

- une couche « infrastructure », caractérisée par des rendements d'échelle, et des situations où les coûts marginaux tendent vers zéro ; on peut l'imaginer très matérielle, mais cela peut être aussi une infrastructure de base de données, des horaires, des déplacements...
- une couche intermédiaire qui vise à gérer la couche supérieure ;
- une couche haute qui renvoie à l'ensemble des services qu'on peut proposer aux usagers.

Sur ce marché de réseaux en couches, on a eu pendant longtemps des schémas intégrés. Aujourd'hui, avec l'émergence du numérique, cela peut être séparé : des couches intermédiaires sont gérées par des spécialistes du digital (mais pas du tout du domaine de la mobilité). D'autres exploitants vont assurer la couche haute, soit pour le compte d'une collectivité, soit désormais en opérant directement avec les usagers, sans lien avec la collectivité. La data est donc une infrastructure aussi.

La gouvernance : quels enjeux ? quelles pistes d'évolutions ?

Etienne SEGUIN, Communauté
de communes de l'Ouest Rhodanien

Depuis 2016, notre collectivité a encadré l'installation sur voirie de bornes de covoiturage interactives. Notre collaboration avec de nouveaux acteurs amène plusieurs enseignements : les opérateurs privés, venant du monde de l'informatique, n'ont pas toujours le même langage que des opérateurs de transports. Cela nécessite un apprentissage réciproque.

PAROLE D'EXPERT



Nicolas Bourgeon, Mensia Conseil

Les acteurs privés de la mobilité viennent bouleverser le jeu d'acteurs. Les modes de gestion traditionnels sont questionnés. Les autorités organisatrices de mobilité doivent trouver où placer le curseur entre prendre acte des initiatives des acteurs privés à l'égard des territoires et des usagers et intervenir via une forme de contrôle ou de cadrage.

La prise en compte du modèle économique des acteurs privés de la mobilité pose des questions pour la puissance publique : leur tendance au monopole naturel les amène à exploiter des bases de données clients, provenant parfois d'autres secteurs. Leur besoin de financement peut être très important en phase intermédiaire de développement. Leur taille critique peut-être un inconvénient par rapport à leur capacité à s'adapter aux marchés locaux.

A l'inverse, leur extrême adaptabilité les amène à s'ajuster en permanence au contact des clients, quitte à se réorienter de façon radicale. Ceci peut être difficilement compatible avec les obligations de service public que pourrait imposer une Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM).

Garance LEFEVRE, Uber

Un des objectifs de la loi d'orientation des mobilités est de permettre aux personnes, où qu'elles se trouvent sur le territoire, d'avoir accès à des solutions alternatives à la voiture personnelle. Que peut faire Uber en péri-urbain, en termes de multimodalité ou d'intermodalité ? Uber cherche désormais à travailler sur comment adapter son offre et trouver des partenariats avec les collectivités.

Un exemple : en 2018, à Nice, nous avons mis en place avec l'autorité organisatrice un projet d'expérimentation. Ce programme permet aux abonnés du réseau TC urbain de bénéficier de courses Uber à un tarif fixe de 6 euros. Le but est de permettre l'intermodalité depuis la ligne de tramway n°1 en provenance de Nice, le soir après 20 heures, quand les bus ne circulent plus à l'extérieur de la ville. La différence de prix, entre le coût réel de la course et ce tarif de 6 euros, est prise en charge par la collectivité.

Marie Luce CONRARD, Waze Carpool

Waze propose aux collectivités territoriales des partenariats sur l'échange de données, comme celui que nous avons avec la Métropole de Lyon. Ces partenariats permettent aux métropoles d'une part de récupérer des informations qu'elles peuvent analyser et d'autre part de nous donner des informations pour indiquer des travaux ou des événements exceptionnels.

Par ailleurs, Waze Carpool souhaite développer un partenariat avec les collectivités en matière de covoiturage. Selon nous, il y a trois axes de collaboration :

- offrir des incitations réelles au changement de comportement de mobilité, la plus forte étant le temps gagné, avec la mise en place sur le terrain des voies dédiées au covoiturage par exemple ;
- communiquer sur les conditions d'utilisation des services, pour que ce soit très clair pour les gens. Pour exemple, la région parisienne teste actuellement des subventions sur le covoiturage qui vont de 2 à 4 euros par trajet mais très peu de gens le savent. Les collectivités peuvent appuyer la communication, notamment auprès des employeurs ;
- montrer l'exemple car les collectivités sont de gros employeurs qui peuvent impulser le changement au sein de leurs propres institutions.

Jean GADRAT, Indigo

Notre stratégie de développement est alignée sur celle qui a toujours prévalu chez Indigo, le partenariat avec les collectivités. Il faut un développement progressif et construit, main dans la main avec les pouvoirs publics. De notre côté, nous nous engageons à « éduquer » les usagers aux règles de stationnement (par exemple, nous exigeons des usagers de prendre une photo à la fin de l'usage des scooters).

En contrepartie, nous attendrions de la part des collectivités autorités régulières :

- un cadre réglementaire et concurrentiel minimal, pour réguler la concurrence ;
- une sélection des acteurs privés afin de pouvoir travailler avec la collectivité publique sur un temps long ;
- la prise en compte des nouveaux usages pour adapter les infrastructures et le stationnement ;
- de l'innovation dans les cadres d'intervention pour remplacer les DSP traditionnelles (Vélos en libre service avec bornes),
- des subventions pour aider les acteurs innovants dans les villes de petites tailles.

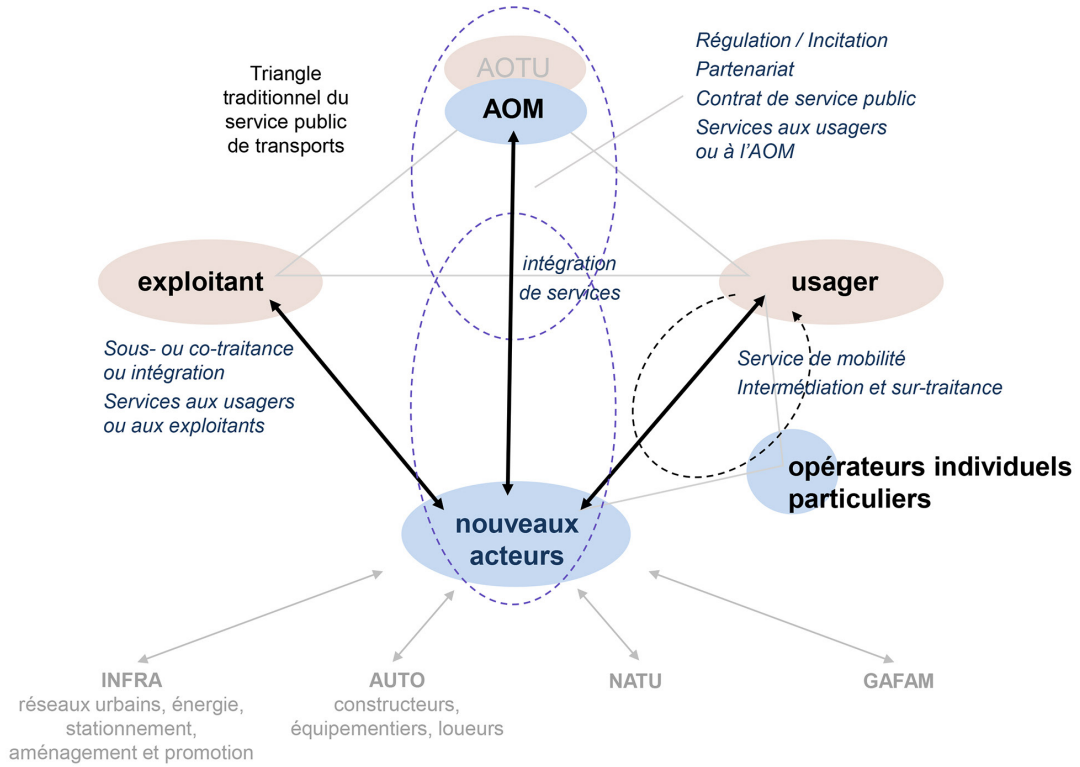
Michèle VULLIEN, sénatrice

Même si les acteurs privés sont bienvenus, on se doit d'éviter des situations de conflits où chacun ne défendrait que ses propres intérêts. En revanche il paraît difficile de demander à la collectivité d'intervenir directement sur le marché pour privilégier un acteur !

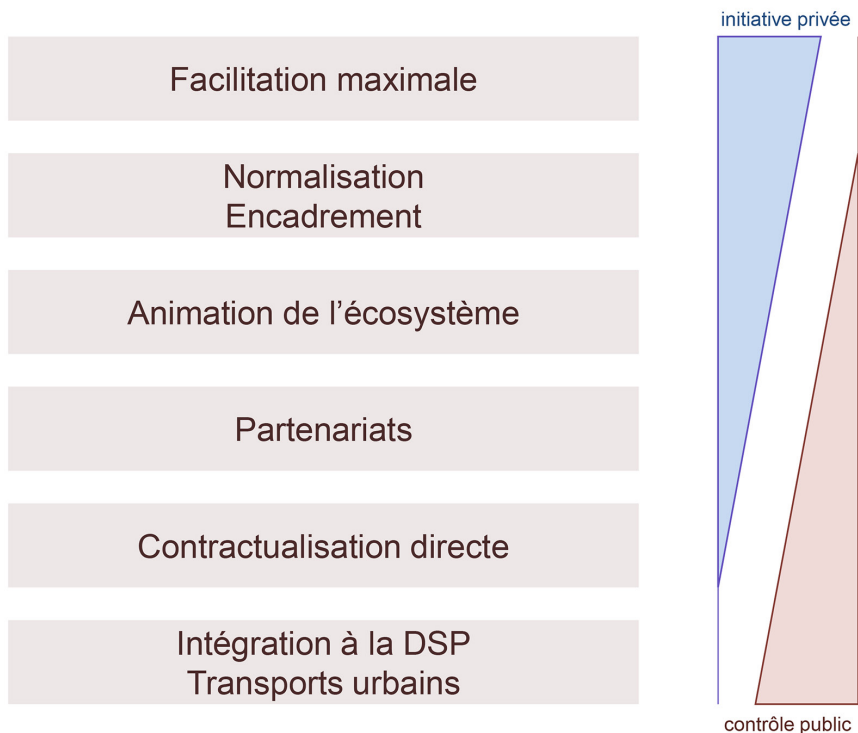
Philippe BOSSUET, Sytral

En écoutant les acteurs privés, on a parfois l'impression que la complémentarité avec les transports collectifs est une intention. Mais dans les faits, elle semble encore assez limitée. Par conséquent, on voit pointer tout de même une relative concurrence aux opérateurs en délégation de service public, avec ce qui a été évoqué en termes de coûts, de rentabilité et de bilan environnemental, sujet encore assez peu évoqué par les acteurs.

Nouvelles mobilités : un jeu d'acteur bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs



Quels modes de gestion des nouvelles mobilités ?



Michèle VULLIEN, sénatrice

On voit bien que les Autorités Organisatrices de Mobilité vont jouer encore un rôle très fort, avec sans doute un peu tous les verbes d'action à la fois. On veut tous une vie plus agréable. On veut tous de la qualité de vie et un peu plus de bonheur pour le citoyen. Or, on n'a pas évoqué un gros mot : la dé-mobilité, c'est-à-dire le maintien ou la baisse de la mobilité. En effet, a-t-on toujours besoin d'aller et venir toujours plus comme aujourd'hui ?

Réguler	Encadrement des usages Encadrement du marché, obligations d'interopérabilité et de partage des données
Faciliter	Labellisation et appels à projet Facilités d'usage de l'espace public Information
Inciter	Implication financière (aides aux opérateurs et/ou aux usagers) Partenariats
Intégrer	Agrégation de l'ensemble des services sur une plateforme publique
Organiser	Définir et offrir le service, directement ou via contrat de service public



Cassandra Joly



Laure Fraboulet



Etienne Seguin

PAROLES D'ACTEURS DANS LE PÉRIURBAIN

Cassandra JOLY, du Parc Industriel Plaine de l'Ain, et **Laure FRABOULET**, Entreprise de Transports Berthelet implantée dans ce parc

Aujourd'hui, nous payons la logique d'un développement de zones d'activités dans des territoires fondés sur l'accessibilité en voiture et trop isolés pour être desservis en transports collectifs publics. Pour autant, les parkings de nos entreprises sont moins remplis qu'avant. Les salariés n'ont plus les moyens de venir travailler en voiture, pour des questions de coût ou de permis de conduire.

La problématique des entreprises dans ces territoires est de pouvoir recruter des salariés compétents, de les faire venir de façon fiable et durable, et parfois en horaires décalés, y compris le samedi. Il se passe aujourd'hui un phénomène intéressant : les entreprises recommencent à considérer qu'organiser elles-mêmes le transport collectif de leurs salariés est un levier pour pouvoir travailler, et non pas seulement une charge pour les entreprises.

La question est de savoir par exemple si les nouveaux services de covoiturage, proposés par des acteurs privés de la mobilité, apporteront des solutions à ce type de déplacements diffus mais néanmoins nombreux à destination de pôles d'emplois en périurbain. Les collectivités publiques ont en effet tenté d'y répondre depuis une dizaine d'années, moyennant des dispositifs de Plan de Déplacements Inter-Entreprises et d'animation territoriale, avec des succès mitigés.

Etienne SEGUIN, Communauté de communes de l'Ouest Rhodanien

Certains nouveaux services peuvent générer pour les collectivités de nouveaux coûts de fonctionnement (licences informatique) et de maintenance. Enfin, en secteur rural, il faut aux habitants plusieurs années après la mise en place de ces nouvelles solutions pour intégrer ces services et envisager de changer leurs habitudes de mobilité. Pour ce faire, la collectivité doit investir dans l'animation.

Débat, préparation et animation par
Thibaut DESCROUX et **Angèle BALEYDIER**

Web TV « Mobilités réussies » en ligne



Une synthèse réalisée par Agnès Goux et Thibaut Descroux



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **Lyonnaise**

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, du Bassin de Bourg en Bresse, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est Lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Saint-Priest, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Vienne, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Mont d'or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Pascale Simard** 04 81 92 33 77 p.simard@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme