

NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

ACTES DU SÉMINAIRE ENS-IAU DU 12 MAI 2017
SUR LES QUESTIONS URBAINES



JANVIER 2018

30.16.06



www.iau-idf.fr



NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

ACTES DU SÉMINAIRE ENS-IAU DU 12 MAI 2017
SUR LES QUESTIONS URBAINES

Janvier 2018

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : Fouad AWADA

Synthèse du séminaire : Arthur LEMOIGNE et Guillaume LECOEUR, pour l'Ecole Normale Supérieure; Jérémy COUREL et
Frédérique PREDALI, pour l'IAU îdF
Coordonnée par Brigitte GUIGOU
N° d'ordonnancement : 30.16.06

Crédit photo de couverture : Pixabay-CC

L'École normale supérieure (ENS, département de Géographie) et l'IAU îdF organisent depuis 2014 un cycle de séminaires sur les questions urbaines. Ouverts à un public d'étudiants et de professionnels, ces séminaires ont pour objectif de croiser et de confronter les points de vue des chercheurs, professionnels, élus et représentants de la société civile sur des thématiques à enjeux pour la région. Mieux comprendre les questions urbaines et identifier des pistes pour l'action, telles sont les orientations de ces séminaires ENS - IAU, proposés alternativement dans les locaux de l'ENS et de l'IAU.

En 2016/2017, le thème du cycle était « Les métropoles accueillantes ».

Le troisième séminaire de ce cycle s'intitulait « Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité : mieux comprendre pour mieux agir ». Il a été coordonné par deux élèves de l'ENS : Arthur LEMOIGNE et Guillaume LECOEUR, sous la responsabilité d'Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT, directrice du département de Géographie, et pour l'IAU îdF, par Jérémie COUREL et Frédérique PRÉDALI, économistes des transports, et par Brigitte GUIGOU, chargée de mission formation/partenariat recherche à l'IAU îdF.

SOMMAIRE

OUVERTURE

Fouad AWADA, <i>Directeur général de l'IAU ÎdF</i>	7
---	---

FIL ROUGE

Brigitte GUIGOU, <i>Chargée de mission formation/partenariat recherche à l'IAU ÎdF</i>	7
---	---

INTERVENTIONS

Les nouvelles mobilités partagées : quel(s) modèle(s) politique(s) ?

Maxime HURÉ, <i>Enseignant chercheur, Maître de conférences en sciences politiques à l'université de Perpignan</i>	8
---	---

Evolutions des pratiques de mobilité en Ile-de-France et innovations en matière de services de mobilité fondés sur le numérique

Frédérique PRÉDALI et Jérémy COUREL, <i>Économistes des transports, département Mobilité et transports à l'IAU ÎdF</i>	13
---	----

TABLE RONDE

Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité : quelles pistes pour l'action ?

Nathalie GRANES, <i>Cheffe de service Fret et entreprises de Transport, Direction des transports, région Île-de-France</i>	18
---	----

Pierre-Jean PETIT, <i>Directeur régional Île-de-France, Wimoov</i>	19
---	----

Ciprian CEPOI, <i>Chargé de mission, SNCF réseau Île-de-France</i>	20
---	----

ÉCHANGES AVEC LA SALLE : QUESTIONS ET SYNTHÈSE	21
---	----

Bibliographie	23
----------------------------	----

Ressources Web	24
-----------------------------	----

Annexes, les présentations	25
---	----

OUVERTURE

Fouad AWADA

Directeur de l'IAU ÎdF

Votre présence, nombreuse, cet après-midi illustre l'intérêt du sujet de ce séminaire qui porte sur les nouvelles mobilités. Peut-être vaudrait-il mieux d'ailleurs parler de mobilités émergentes ? En effet ces services et pratiques, qui font appel aux outils numériques et se développent sous nos yeux aujourd'hui de manière très rapide, ne se développeront à grande échelle que d'ici plusieurs années. Les progrès du numérique et les politiques publiques de la transition énergétique ont favorisé l'émergence de ces pratiques, fait bouger l'offre de mobilité et influencé les comportements individuels. On assiste depuis peu à de vraies évolutions, comme le partage de véhicules ou le progrès de la marche à pied, des réflexions nouvelles autour des transports collectifs et une accélération de la recherche d'énergies alternatives. Dans les années 90, la question était de savoir si l'avenir appartiendrait au transport collectif ou individuel. Or nous savons, aujourd'hui, que l'avenir appartient à la fois à ces deux modes de transports mais dans un mix plus subtil : nous avons par exemple réussi à rendre collectifs certains modes de transport individuels comme le vélib ou l'autolib. Le numérique offre de nouvelles possibilités de services à l'image des plateformes de covoiturage, et nous sommes à la veille de bouleversements qui vont transformer les villes. Mais nos villes ne vont pas muter quantitativement comme elles ont pu le faire entre le milieu du 19^{ème} siècle et la fin du 20^{ème}. Les changements se feront à l'intérieur du périmètre de ces villes. L'Île-de-France restera vraisemblablement composée d'un cœur et d'une couronne, avec des fonctions souvent complémentaires et une palette de solutions de mobilité assez différenciée. Quelles seront les évolutions à attendre dans les comportements des usagers, dans les technologies mais aussi dans les initiatives imprévisibles de nouveaux acteurs tels qu'Uber ou Google ? Comment penser ce contexte d'incertitude, qui est porteur d'opportunités mais aussi de risques ?

Ces questions, parmi d'autres, seront discutées cet après-midi. Je vous souhaite un excellent séminaire.

FIL ROUGE

Brigitte GUIGOU

Chargée de mission formation/partenariat recherche à l'IAU ÎdF

L'objectif de ce séminaire est de déchiffrer les nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité fondés sur le numérique. Il s'agit de mieux comprendre leur développement, leur poids dans l'écosystème des mobilités en Ile-de-France, leur impact sur la production et la gestion de la ville et la façon dont ils contribuent à la reconfiguration des relations entre acteurs de la mobilité - publics ou privés, historiques ou émergents.

Le séminaire est organisé en deux temps : un premier temps de cadrage et d'analyse avec l'intervention d'un enseignant-chercheur et de l'IAU ÎdF, puis une table ronde entre acteurs. Les travaux de Maxime Huré, maître de conférences en sciences politiques à l'Université de Perpignan, portent sur les transformations de l'action publique urbaine en matière de mobilités partagées. Ils questionnent les évolutions et les modèles de fonctionnement de ces nouveaux services, particulièrement celui du vélo en libre-service, et s'appuient sur des exemples français et étrangers. Jérémy Courel et Frédérique Prédali, économistes des transports à l'IAU ÎdF, élargiront le propos à l'ensemble des modes de transports, tout en recentrant l'analyse sur la région. Jérémy Courel décryptera, à partir de l'enquête globale des transports de 2010, les évolutions des pratiques de mobilité des Franciliens. Frédérique Prédali analysera les innovations dans les pratiques et les services de mobilité fondés sur le numérique.

La table ronde offrira ensuite la possibilité de débattre avec des acteurs du territoire francilien impliqués dans l'organisation des nouveaux services de mobilités et d'identifier des pistes d'actions.

INTERVENTIONS

Les nouvelles mobilités partagées : quel(s) modèle(s) politique(s) ? L'exemple du vélo en libre service

Maxime HURÉ

Enseignant chercheur, maître de conférences en sciences politiques à l'université de Perpignan

Histoire des mobilités partagées : de l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

Des années 70 à nos jours, les dispositifs de services de mobilités en libre-service ont connu une diffusion spectaculaire. Au cours des années 2010, ils se sont imposés comme un service urbain incontournable au sein des métropoles européennes. Dans un même temps, ces dispositifs ont également vu leurs modes de gestion considérablement évoluer. Des premiers services de mobilités partagées gérés par des associations au cours des années 70, on est aujourd'hui passé à une gestion qui est principalement le fait de « firmes urbaines ».

Les premières expériences de mobilités partagées naissent au sein des milieux écologistes voire libertaires des années 60-70. Amsterdam est l'une des premières villes à accueillir un service de vélos partagés avec le mouvement *White Bikes* en 1965. A la fin de la décennie suivante l'autopartage, portée par des systèmes associatifs et coopératifs, voit le jour à San Francisco puis à Zürich. Ces expériences de mobilités partagées se mettent en place dans un contexte marqué par une forte critique urbaine, très liée au courant de l'écologie politique qui émerge. Ils doivent donc être envisagés comme des modèles alternatifs, porteurs d'une critique de la société urbaine. Mais ces dispositifs vont rapidement s'institutionnaliser, particulièrement le vélo partagé. Ainsi l'expérience menée à la Rochelle dès 1976 reste aujourd'hui en Europe la seule entièrement menée en régie directe par une municipalité. L'institutionnalisation de l'auto-partage intervient au cours des années 80, notamment en Suisse, à Zürich en 1987, avec la coopérative Sharecom qui devient *Mobility Car Sharing* et s'étend à l'échelle nationale en 1997. A la fin des années 90, l'Italie participe à la diffusion de l'auto partage, en partenariat avec le constructeur automobile Fiat.

Hormis à la Rochelle, l'institutionnalisation de ces dispositifs de mobilités partagées est marquée par la présence du secteur privé. Celle-ci peut prendre des formes différentes, allant de la sponsoring au partenariat de gestion.

L'institutionnalisation se fait de manière différenciée entre l'automobile et le vélo partagé, ce qui s'explique au moins en partie par une différence d'enjeux industriels et économique pour les constructeurs nationaux. De manière générale, le vélo partagé s'institutionnalise plutôt à l'échelle municipale, et l'automobile, plutôt à une échelle nationale. Même si ces dispositifs sont aujourd'hui principalement envisagés à l'échelle métropolitaine, cette différence demeure. En effet, en France l'autopartage faisait partie du dispositif national du Grenelle de l'environnement en 2010, alors que le vélo partagé en était absent.

A la suite de cette institutionnalisation, de grands groupes spécialisés dans l'affichage publicitaire et le mobilier urbain vont étendre leurs marchés aux vélos en libre-service. Ainsi JC. Decaux, qui a implanté le Vélib à Paris en 2007, et avant à Vienne en 2003, puis à Lyon en 2005 avec le Vélo'v, connaîtra une forte médiatisation de par l'ampleur du projet (4 000 vélos et 353 stations réparties à Lyon et

Villeurbanne). Son principal concurrent, Clear Channel, est dès 1998, le premier à proposer une nouvelle génération de gestion en partie automatisée avec le Velostar.

Le partenariat public-privé entre des collectivités locales et des grandes firmes de l'affichage publicitaire et du mobilier urbain, voire parfois de la délégation de service public, s'impose ainsi comme le modèle le plus à même de répondre à une diffusion rapide de ces dispositifs de mobilités partagées. Ces firmes disposent en effet de capacités de production et d'innovation de nature industrielle, et sont à même de répondre à des contraintes de temps imposées par les collectivités locales. La diffusion de ce modèle s'explique également par des relations d'interdépendances entre institution publique et entreprise privée. Certaines de ces firmes ont en effet un ancrage historique et territorial important – JC. Decaux est présente à Lyon depuis 1965 et à Paris depuis 1971. Ces relations d'interdépendance trouvent leurs origines dans le modèle économique mis en place par ces grandes firmes. Ce dernier consiste en effet à laisser disposer les groupes privés de l'espace public pour de l'affichage publicitaire en contrepartie d'une offre en mobilier urbain, au sein de laquelle on va progressivement intégrer le vélo en libre-service. Mais les interdépendances sont également fortes en matière d'expertise, à travers les différents services urbains proposés par ces entreprises, notamment en matière d'internationalisation des villes. Dans le cadre de la métropolisation et de la course à l'avantage comparatif induite par la mondialisation, les villes souhaitent améliorer leur image à l'international dans le but d'attirer des capitaux, des firmes, et des personnes qualifiées. Ces entreprises vont ainsi proposer des services pour les aider dans cette internationalisation. Il peut s'agir de sponsoring, JC. Decaux a sponsorisé la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2024, ou de la fourniture de services lors de grands événements internationaux.

Outre leur capacité à s'adapter aux contraintes institutionnelles et financières des collectivités, ces groupes vont également s'imposer à travers leurs stratégies d'implantation sur les territoires. Celles-ci consistent à réduire les risques financiers à travers une extension de leurs prestations, des centres villes vers la proche banlieue.



IA78721-CREDIT

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Deux modèles de régulation politique des relations « public-privé » entre les collectivités et ces grandes firmes peuvent être mises en évidence. Le premier, initié par la ville de Lyon en 2005, est un modèle de régulation « par le politique », dans lequel la collectivité gère directement les relations avec l'opérateur. Le deuxième est un modèle de régulation « par une agence », il y a délégation à une agence, qui fait figure de régulateur extérieur des relations avec l'opérateur. Ces modèles ont bien évidemment des implications diverses, notamment vis-à-vis de la gestion.

- ***Le modèle de régulation « par le politique »***

Dans le cadre du Grand Lyon, exemple emblématique de régulation par le politique, le contrat initial lie JC. Decaux à la collectivité du Grand Lyon pour une durée de 13 ans, et s'appuie sur un modèle économique où l'affichage publicitaire finance directement les mobiliers urbains, dont le Vélo'v. Les relations entre JC. Decaux et le Grand Lyon se matérialisent par des réunions hebdomadaires entre les élus en charge du dossier et les responsables régionaux de JC. Decaux, et parfois par des échanges directs entre le maire de Lyon et Jean Claude Decaux. On observe ainsi la mise en place d'une négociation permanente entre élus et entreprise, avec une forte centralisation de la décision. Un des effets est qu'il n'y a jamais de relations directes entre les acteurs locaux tels que les élus d'arrondissement ou les associations, qui souhaitent aussi peser dans les décisions, et l'opérateur. Il n'y a pas non plus de régulation de la part de l'Etat.

Entre 2005 et 2012, plusieurs avenants au contrat entre le Grand Lyon et JC. Decaux sont signés. Ils concernent notamment l'augmentation -très rapide- des tarifs, la suppression ou l'abaissement de la plupart des critères pénalisant pour l'entreprise, l'introduction de bonus financier pour l'entreprise en cas de bon fonctionnement du dispositif et en contrepartie, un avenant concernant l'amélioration du système d'information pour les usagers. Ce système de régulation ne donne donc pas lieu à un renforcement du pouvoir politique, mais au contraire, à un certain nombre de concession des pouvoirs publics à l'opérateur, au regard du caractère expérimental du dispositif.

Il s'agit également d'un dispositif de régulation dont on ne connaît ni les coûts, ni les recettes réalisées par JC. Decaux. C'est en effet la publicité qui finance ces infrastructures urbaines sans que la collectivité n'ait de regard sur ces données économiques et financières, l'entreprise faisant quant à elle le pari que les bénéfices liés à l'activité de l'affichage publicitaire seront supérieurs aux coûts induits par l'offre en mobilier urbain qu'elle doit financer.

- ***Le modèle de régulation « par l'agence »***

Le *Bicing* mis en place dans la ville de Barcelone en 2007 fonctionne sur un modèle de régulation « par l'agence ». La municipalité a confié à une agence publique, la *Barcelona de Serveis Municipals* la régulation des relations entre acteurs publics et privés. Dans ce modèle, le rôle des élus est moindre, ils sont simplement tenus informés de l'évolution du contrat par l'agence. L'agence publique possède une certaine autonomie dans ses attributions, elle peut par exemple solliciter des partenaires extérieurs pour l'accompagner. L'Etat va ainsi jouer un rôle d'évaluation, comme l'Union Européenne, ce qui permet de financer certaines évaluations du dispositif à travers des fonds européens. L'objectif est aussi de faire participer des associations à la construction de ce service, ce qui a par exemple conduit à refuser l'accès du *Bicing* aux touristes.

L'agence a également décidé de dégroupier l'affichage publicitaire du service de vélo en libre-service. Le financement de ce service de mobilité ne se fait donc plus par la publicité, ce qui a eu pour conséquence le fait que la municipalité a entièrement supporté les coûts du système de vélo en libre-service, soit près de 100 millions d'euros pour 10 ans.

On peut aussi évaluer ce modèle à travers les avenants au contrat, signés entre 2009 et 2012. Cette régulation permet des avenants plus équilibrés que dans le système précédent, puisqu'à chaque nouveau service la municipalité fait le choix –ou pas- de financer. Ainsi, en 2009 la municipalité décide d'améliorer le service à la clientèle, à travers de nouveaux services dont une agence d'abonnement physique et une ligne téléphonique. Le financement de *Bicing* passe alors de 10 à 18 millions, mais il s'agit d'un choix politique et non d'une négociation. Lorsque les coûts sont connus, les décisions politiques peuvent être discutées et engendrent des controverses, comme ce fut le cas lorsque la municipalité a fait ce choix en pleine crise financière.

Ces deux modèles économiques et politiques de régulation des rapports entre entités publiques et privés reposent sur la capacité des villes à attirer ces grands groupes à travers leurs appels de marchés par exemple. Ce mécanisme souligne l'importance des effets de la domination des grands groupes sur le développement de ces dispositifs. En effet, certaines villes ne rassemblent pas toutes les critères nécessaires pour attirer ces entreprises de services. Cela laisse place à d'autres modèles économiques, par exemple ceux développés par des start-up qui vont s'engouffrer dans des marchés où les grandes firmes sont absentes. Les conditions d'implantation des grands groupes sont relatives aux ressources économiques dont disposent la ville, fondées notamment sur son image et son positionnement à l'international. A titre d'exemple, la ville de Madrid, avec une économie fragilisée par la crise financière et des recettes liées à l'affichage publicitaire en déclin, n'avait pas réussi à attirer ces grands groupes. C'est une entreprise locale qui a finalement obtenu le marché de la municipalité. Parmi les critères nécessaires à l'implantation de ces grandes entreprises, on trouve la nécessité pour une ville de disposer de modes de transports efficaces, avec des flux importants.

Ces critères imposés par les grandes entreprises sont fondés sur l'inégalité des ressources dont disposent les villes, ce qui induit une inégalité entre les habitants quant à l'accessibilité à ces services de mobilité. Il existe en effet une hiérarchisation des villes en fonction de leurs ressources économiques et politiques, et finalement de leur degré de métropolisation, c'est-à-dire des attributs leur permettant de commander et d'influencer d'autres territoires. Ainsi, les grandes métropoles qui attirent ces entreprises disposent d'une offre relativement adaptée à leurs besoins, tandis que les villes à fonction de commandement plus faibles, dont les villes moyennes, vont pâtir d'une offre standardisée, souvent mal adaptée à leurs besoins et à leurs territoires. C'est le cas d'Aix-en-Provence, qui, en 2011, met un terme à son dispositif de vélo en libre-service. Il en est de même pour la ville de Perpignan, qui prévoit la fermeture de son système en 2018. On peut également évoquer le cas d'Amiens qui en 2013 avait moins de 800 abonnés à l'année.

Pour autant, il existe un certain nombre d'alternatives au marché. A ce titre, des villes telles qu'Amsterdam ou Copenhague constituent des modèles. Elles ont historiquement développé des politiques alternatives au marché, qui en se basant sur un certain nombre de collectifs locaux, n'ont pas eu l'utilité des services proposés par le marché des mobilités partagées. En France, on peut également évoquer des villes qui s'appuient sur leur tissu associatif ou économique pour développer ce service, telle que Strasbourg ou Lille.

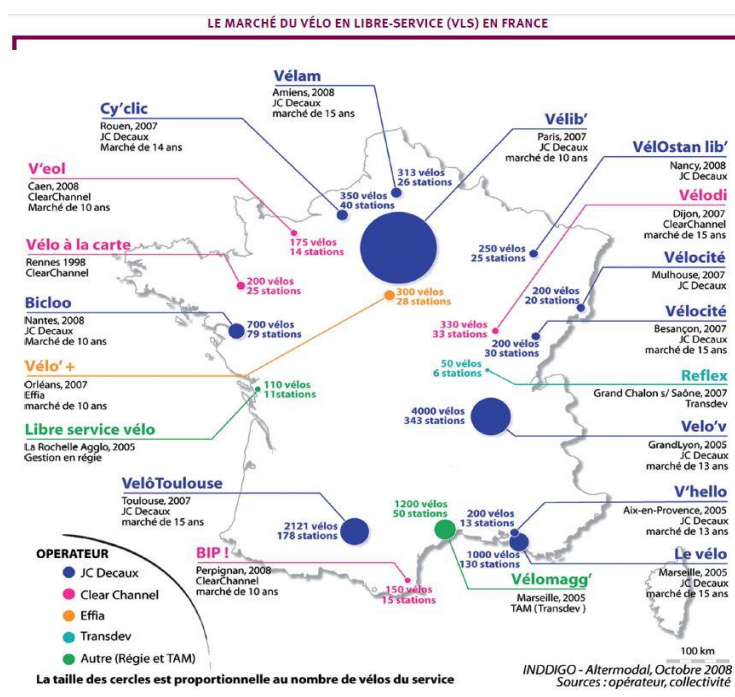
Le futur Vélib' en partenariat avec Smoove : de nouvelles perspectives ?

Le marché des vélos partagés, Vélib', de la métropole parisienne va être ouvert en 2018 au consortium Smoovengo, pour une durée de 15 années, écartant le groupe JC. Decaux qui détenait jusqu'à lors ce marché. Ce changement d'opérateur est également un changement de modèle de régulation politique, puisque l'on devrait passer d'un modèle de gestion « par le politique » à un modèle de gestion « par une agence ». La métropole parisienne a en effet décidé de choisir un régulateur extérieur, une agence, sous forme de syndicat mixte, pour suivre les opérations avec l'opérateur. Comme pour Barcelone, un choix fort a été fait par les élus et la collectivité pour dégroupier la gestion de ce service de l'affichage publicitaire. Un certain nombre de questions reste malgré tout en suspend notamment, sur les ressources propres de ce syndicat ou sur la façon dont la régulation et le suivi du contrat vont se mettre en place. On ne sait pas non plus quels rôles vont jouer les élus, s'ils vont déléguer cette expertise ou avoir un rôle important dans la régulation.

Pour la première fois, on va donc connaître le coût de ce service urbain, estimé à environ 700 millions d'euros sur 15 ans. La métropole parisienne souhaite également une extension territoriale du dispositif avec ce nouvel opérateur.

Avec cette décision la métropole parisienne a réussi à imposer à JC. Decaux une transformation de son modèle économique. En effet, JC. Decaux va accepter de postuler à un marché public de vélo en libre-service pour la métropole parisienne dégroupé de l'affichage publicitaire et pour cela, il s'est allié avec la RATP-SNCF lors de l'appel d'offres. Ce changement de modèle montre la capacité du pouvoir politique à infléchir la stratégie de grands groupes urbains. Cette transformation aurait pu permettre d'envisager une nouvelle régulation dans les relations « public-privé », mais la métropole parisienne a décidé une rupture supplémentaire dans la gestion du dispositif en octroyant le marché au consortium Smoovengo, porté par la société Smoove, une PME montpelliéraine fondée en 2008.

Cette transition ouvre de nouveaux questionnements, notamment sur la manière dont va se passer la rupture dans le fonctionnement de cette grande infrastructure de service de mobilité. Il n'y a en effet encore aucun exemple de changement d'opérateur d'ampleur semblable. Cela questionne également la stratégie métropolitaine de la collectivité. Un certain nombre d'élus privilégient les grands groupes pour attirer des investissements, alors que d'autres, au contraire, prônent d'autres modèles de développement fondés notamment sur des alliances avec des acteurs de plus petite taille, tels que Smoovengo. Quelles seront alors les capacités structurelles de Smoovengo à répondre à un marché d'une telle ampleur, et celle d'une entreprise comme JC. Decaux à s'adapter à cette nouvelle concurrence ?



Source : Atout France, Grand Angle Spécial Economie du vélo, hors série n°6, juillet 2009¹⁴

Évolutions des pratiques de mobilité en Ile-de-France et innovations en matière de services de mobilité fondés sur le numérique

Jérémy COUREL et Frédérique PRÉDALI

Économistes des transports, département Mobilité et transports à l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

Jérémy COUREL : Modes de vie et mobilité quotidienne : principales données et tendances d'évolutions

La complexité du système de transports franciliens est à la mesure du nombre de déplacements quotidiens des usagers des transports. Avec plus de 11 millions de personnes, qui chacune font en moyenne près de 4 déplacements par jour, ce sont chaque jour de semaine plus de 40 millions de déplacements qui ont lieu au sein de la région Île-de-France. Le premier mode de transport est la marche pied, qui représente près de 39 % des déplacements, suivi par la voiture avec 38 % des déplacements, puis par les transports collectif avec plus de 20 % des déplacements. Les deux-roues motorisés et le vélo ne représentent chacun que près de 1,5 % des déplacements. Il faut également noter qu'entre 2001 et 2010, les déplacements quotidiens ont augmenté de plus de 17 %.

Au regard de ces chiffres de 2010, qui laissent entrevoir la complexité des mobilités en Île-de-France, l'un des enjeux est de comprendre comment ces nouveaux services et dispositifs s'insèrent dans un ensemble aussi dense et complexe que celui des transports en Île-de-France.

Des évolutions – retour des modes actifs, croissance des transports en commun et peak car-, déterminées principalement par des changements structurels

L'analyse des données montre des spécificités franciliennes. Si le nombre de déplacement moyen, de même que la distance moyenne de ces déplacements, est relativement similaire en Île-de-France et dans les autres grandes métropoles françaises, le temps passé à se déplacer y est plus important (de l'ordre de 40%). Il est en effet proche de 1h30 en Île-de-France alors qu'il est d'un peu plus d'une heure dans les autres grandes métropoles françaises. Cela tient évidemment à la complexité du réseau de transports ou encore à sa densité, mais cela s'explique également par les moyens de transports utilisés. En effet, la marche est beaucoup plus convoquée comme moyen de déplacement que dans les autres agglomérations françaises et européennes, et c'est également le cas des transports collectifs qui sont en moyenne deux fois plus utilisés en Île-de-France. La marche est donc un mode de déplacement particulièrement prisé en Île-de-France. Même si la pratique reste inégale selon les territoires, un Francilien sur deux marches plus d'un kilomètre par jour. Pour autant, il ne s'agit pas d'un fait nouveau. Si ce mode de déplacement avait légèrement diminué au cours des années 90, il retrouve aujourd'hui la part qu'il avait dans les années 70.

Le vélo reste quant à lui un mode de déplacement minoritaire. Si on l'a souvent présenté ces dernières années comme un moyen de transport connaissant une forte croissance, il faut relativiser cette croissance, d'une part au regard de l'usage qui en est fait en comparaison des autres moyens de transports, et d'autre part, au regard de la place dont il disposait dans les déplacements au cours des années 70. En effet, si son usage a doublé en Île-de-France en l'espace d'une décennie, voire triplé à Paris, le nombre de déplacement à vélo n'est que très légèrement supérieur à celui que l'on observait dans les années 70. Dans une perspective historique, il s'agit plus d'un retour du vélo comme mode de déplacement.

En ce qui concerne les transports publics, on constate une très forte croissance de la demande, qui entre 2001 et 2010 a augmenté de plus de 20 %. Une hausse portée en partie par une forte croissance de l'offre sur la même période mais qui reste malgré tout bien en deçà de celle de la demande. Il s'agit d'un mode de transport qui semble à bien des égards avoir atteint, au moins provisoirement, des limites de capacités, en particulier sur le réseau ferré.

Enfin pour terminer ce panorama sur les évolutions des modes de transports, qu'en est-il des mobilités automobiles ? Pour la première fois, le nombre de déplacements automobiles par personne a baissé entre 2001 et 2010. Cette baisse de l'usage de l'automobile s'explique par plusieurs grands phénomènes liés à des transformations sociétales, auxquels viennent s'ajouter des effets conjoncturels (crise économique, congestion). La croissance de l'automobile a été largement portée par les femmes, leur usage augmentant avec leur taux d'activité. Elle l'a également été par les retraités au fur et à mesure du renouvellement générationnel, les nouveaux retraités étant de plus en plus familiers du monde automobile. Mais ces deux moteurs de la croissance de l'usage de l'automobile sont aujourd'hui à l'arrêt ou en passe de l'être. Dans le même temps, d'autres évolutions participent de la diminution de l'usage de l'automobile. On remarque en effet que les jeunes générations se détournent de l'automobile. En 2010, les 18-24 ans sont en effet 15 % de moins qu'en 1983 à détenir le permis de conduire.

Une croissance du budget temps tiré principalement par les activités privées

Parmi d'autres grandes évolutions, il s'agit de noter celles du temps global de déplacement, une caractéristique propre à l'Île-de-France. On remarque que si le temps de déplacement pour les trajets domicile-travail reste stable entre 2001 et 2010 (avec des évolutions internes : moins de déplacements mais des déplacements plus longs), c'est en revanche le temps de déplacement pour des activités privées, et notamment de loisirs qui augmente. Les facteurs explicatifs se trouvent là aussi au moins en partie dans les transformations sociétales et/ou sociologiques qu'ont été le passage aux 35 heures de travail hebdomadaire, le vieillissement de la population, et de manière générale l'accroissement du temps libre.

On voit également se dessiner une complexification sensible des déplacements qui répond sans doute aux transformations de l'organisation quotidienne. Plus de déplacements enchaînés, moins d'aller-retour simples depuis le domicile : il s'agit sans doute à la fois de « gagner du temps » (et peut être aussi de réduire les dépenses) en optimisant ses mouvements et de gagner en souplesse, en agilité, pour s'adapter à la complexification des programmes d'activité.

On voit qu'il s'agit donc de transformations liées à la demande, c'est-à-dire à la manière dont les gens souhaitent se déplacer, et il est nécessaire de pleinement comprendre ces transformations lorsqu'on s'intéresse aux nouveaux services de mobilités.

Frédérique PREDALI : Nouveaux modes, nouveaux services : du smartphone à l'innovation de services de mobilité

Depuis une décennie, l'émergence d'une palette de services

Ces nouvelles pratiques mais aussi ces nouveaux services de mobilités trouvent leur ancrage dans le numérique. La révolution numérique a été un véritable tournant pour les services de mobilité. C'est en 1993 que va voir le jour « *world wide web* » mais il faudra toutefois attendre les années 2000 et plus particulièrement l'année 2006 pour voir les premières plateformes de covoiturage. C'est en 2007 avec le premier portable tactile que va s'opérer une véritable accélération en matière d'innovation dans les transports. Dès 2009, un certain nombre d'application tels que ViaNavigo ou encore Waze vont voir le jour et porter en elles les germes des nouveaux services de mobilités que nous connaissons actuellement. Le numérique prend toutefois plusieurs formes, en particulier dans les transports. La géolocalisation change les pratiques, les informations voyageurs, l'exploitation des réseaux, le

10 ans de révolution de la mobilité en Île-de-France



- 2017 - Freefloating : trottinettes (knot), vélos (Gobee.bike, Obike), scooters (Mober, Coup)...
- ViaNavigo : inclusion de Vélib' et du covoiturage dans le calculateur d'itinéraire
- Expérimentation de navettes autonomes (Issy, La Défense, Vincennes, Saclay, A10/A13)
- Expérimentation de véhicules utilitaires en libre-service pour les pros (VULe, Paris)
- Expérimentation de solutions porte à porte (bus flexible, Courtaboeuf)
- Test de péage positif à Boulogne Billancourt
- Assises nationales de la mobilité ●
- 2016 - Loi pour une République numérique ●
- Lancement de CityScoot, location de scooters électriques
- 2015 - Application CityMapper pour Paris et sa région
- Location de véhicules électriques en gare (Wattmobile)
- 2014 - Autorité organisatrice de la mobilité (loi MAPTAM) ●
- Autopartage résidentiel
- Autopartage (Zipcar, Koolicar)
- Application UberPool
- 2013 - Explosion des VTC et des chauffeurs non professionnels (UberPOP, Heetch)
- Applications pour stationnement et location proche des aéroports (TravelCar, Tripndrive, Carnomise)
- Application CityMapper 2012 - Début d'UberX à Paris et en Île-de-France
- 2011 - Lancement d'Autolib
- L'autopartage se propage sur l'Île-de-France (Buzzcar, Auto2...)
- UberTaxi (Paris)
- 2010 - Début de l'activité des VTC
- Covoiturage 2^e génération (WayzUp, Karos, OuiHop...)
- Premières applications Uber et Waze 2009 - Création du statut juridique des VTC ●
- Lancement des applications ViaNavigo et RATP
- Zilok (autopartage entre particuliers)
- OuiCar (SNCF)
- Sortie de l'iPhone 3G et de application Apple Store 2008 - Officialisation des motos-taxis ●
- Révolution tactile : Apple lance l'iPhone 2007 Opérateurs d'autopartage
- Mobizen (groupe Transdev)
- Okigo (Vinci/SNCF)
- Création d'OpenStreetMap et de Twitter 2006 - Sites de covoiturage 1^{ère} génération (covoiturage.fr, devenu BlaBlaCar)
● Promulgation de loi

Source : IAU IdF © IAU IdF

télétravail, ou encore l'information géographique en temps réel, viennent bouleverser les mobilités à différents degrés.

En somme la dernière décennie a été celle de l'essor de nouveaux services de mobilités. Rappelons ainsi qu'en 2006, la première plateforme de covoiturage voyait le jour. En 2007, il s'agissait du lancement du Vélib', en 2011 UberTaxi voyait le jour tout comme Autolib, suivi d'UberX en 2012, puis de l'explosion des VTC dont UberPop et Heetch en 2013, et on peut encore ajouter récemment la cartographie des services de mobilités des plus grandes villes mondiales via l'application city mapper en 2015. La dernière grande enquête globale sur les mobilités s'arrête en 2010, alors même que ces nouveaux services de mobilités prennent leur essor. Il est donc encore difficile de mesurer précisément les effets de ces nouveaux services, même si on peut déjà dire que leur poids dans les 40 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France reste à relativiser.

L'utilisateur est désormais un acteur complet de sa mobilité, il peut s'orienter et s'informer de lui-même via son smartphone. L'accès à l'information est aujourd'hui complètement inédit et il devient nécessaire d'être informé en temps réel, en l'occurrence au sujet des transports. Il y a donc des enjeux forts, relatifs à la fiabilité de l'information, ou encore à l'exploitation commerciale de ces données. Un certain nombre d'entreprises ne jouent pas le jeu de l'« open data ». D'autres enjeux sont cruciaux pour la sphère publique comme celui de la sécurité des données personnelles des utilisateurs, ou encore ceux concernant l'équité sociale et la fracture numérique, dont les inégalités quant à l'accès au numérique et donc à l'information se perpétuent à travers des inégalités liées aux mobilités.

De même les enjeux concernant l'information en temps réel, voire prédictive, et l'évolution de la billettique questionne la gouvernance. Sous l'impulsion de la loi, l'autorité organisatrice des transports (publics), le Stif, a élargi ses compétences pour devenir l'autorité organisatrice des mobilités (AOM), désormais renommé Île-de-France Mobilités.

Particularité francilienne : des contrats portés par les collectivités locales



ABO16679-CREDIT

Vélib' et Autolib' sont les deux nouveaux services de mobilité lancés sous la forme de délégation de service public. Vélib' mis en place en 2007 comptait à l'origine déjà près de 21 000 vélos en libre-service. Ce service, associé à une forte volonté politique, a participé à favoriser les pratiques multimodales et à remettre la pratique du vélo au cœur de la mobilité parisienne.

Le succès de fréquentation du Vélib' a servi de moteur à Autolib' qui voit le jour en 2011, avec plus de 3 500 véhicules en trace directe. Avec de nombreux atouts dont le fait d'éviter les contraintes liées au stationnement en centre-ville par exemple, Autolib' n'a pas pour autant été sans poser un certain nombre de difficultés quant à sa gestion. De manière générale, la question des critères de pertinence relatifs à l'extension de ces dispositifs, tout comme le coût pour la collectivité et les utilisateurs sont des enjeux forts dont dépend directement leur pérennité.

Tendance : percée des pratiques collaboratives

Un autre phénomène à mettre en évidence, outre les dispositifs initiés par les pouvoirs publics, est la percée des pratiques collaboratives. Après la première génération de plateforme de covoiturage qui voit le jour en 2006, l'offre a été telle et l'engouement des utilisateurs pour ce service très modéré, que seul Blablacar a su émerger comme un opérateur fiable, notamment en se spécialisant sur les longues distances et en instaurant un système d'évaluation des conducteurs. Depuis, le covoiturage a su évoluer avec une nouvelle génération d'acteurs à partir de 2010, dont la SNCF avec IdVroom, mais aussi un certain nombre de start-ups qui proposent des services relatifs au covoiturage.

Il faut également noter l'émergence de l'autopartage entre particuliers à partir de 2009, avec Drivy, ou encore Ouicar. L'intérêt étant que ces services sont accessibles au plus grand nombre car disséminés sur le territoire. Ils pourraient également combler des besoins d'accès à l'automobile dans des zones peu denses, et ce sans démultiplier le parc grâce à la location entre particuliers et avec un coût moindre pour l'utilisateur. Néanmoins, d'après une enquête de l'ADEME, cette pratique n'incite pas à la démotorisation puisque l'offre des voitures en autopartage croît plus vite que la demande. On note également un certain nombre de dérives relatives au contournement de la pratique collaborative, avec des individus qui s'équipent en automobile uniquement dans le but de faire de la location. Il y a donc des enjeux importants relatifs à la régulation et au contrôle de ces pratiques.

À l'image du covoiturage de courte distance, ces pratiques sont de plus en plus encadrées par les pouvoirs publics. Le covoiturage courte distance dispose en effet d'un contexte juridique incitatif notamment avec la loi de transition énergétique d'octobre 2014, ou encore le PDU d'Île-de-France de juin 2014 et même la loi MAPTAM de janvier 2014. Mais malgré cet encadrement, la pratique reste peu répandue, ce dont témoigne le taux d'occupation moyen des véhicules particulier pour le trajet domicile-travail qui est de seulement 1,05. Un certain nombre de freins participent à expliquer ce faible engouement pour le covoiturage domicile-travail dont en premier lieu la peur de l'inconnu, une mobilité contrainte par les horaires et itinéraires, et également l'incertitude relative au trajet retour. Il s'agit donc

d'une pratique à soutenir et dont les leviers possibles peuvent être des incitations financières, le développement d'aires de covoiturage ou encore du conseil en mobilité via les plans de déplacement.

VTC : notoriété et parts de marché croissantes

Le dernier service relatif aux mobilités fondé sur le numérique, sans doute parmi les plus médiatisés, concerne les VTC ou voitures de transports avec chauffeur. Ils émergent après leur inscription dans la loi de 2010. Dès l'arrivée d'UberX en 2012 en Île-de-France, les VTC sont dénoncés comme une forme de concurrence déloyale envers les taxis. En effet, ces derniers ont dû évoluer et s'adapter en partie à cette concurrence : ils ont accepté la mise sur le marché de nouvelles licences, la création de nouveaux forfaits, notamment vers les aéroports, et ils ont également mis fin à la réservation téléphonique payante. Les Taxis Parisiens vivaient en effet de la clientèle d'affaire et du tourisme et avaient sous-estimé les besoins des résidents qu'Uber a su capter à travers un certain nombre d'innovations liées au numérique. Actuellement, les VTC sont au moins aussi nombreux que les Taxis Parisiens, ce qui témoigne de leur prise de part de marché et de l'élargissement de la clientèle et à d'autres temporalités. Si les VTC ne sont que rarement présentés comme des concurrents aux autres services de mobilités, la fluidité de leur réservation et le confort d'usage concurrencent probablement les services d'autopartage ou même de covoiturage.

Les grands enjeux liés au développement des services

Ces services de mobilités sont arrivés dans un contexte favorable, relatif au *peak-car* et à la prise de conscience des enjeux environnementaux. Néanmoins, leur public s'il existe bel et bien, reste pour l'instant relativement restreint alors qu'il touche potentiellement tous les individus.



Station autopartage C Descartes-CREDITS

L'un des problèmes de ces dispositifs réside dans leur difficulté de financement qu'il s'agit de pérenniser. Il y a donc ici un enjeu pour les instances publiques à soutenir ces dispositifs, qui en plus de leur capacité à soulager les transports publics de par leur complémentarité relative, permettent également de répondre au « facteur 4 » de réduction des émissions de gaz à effets de serre. Les acteurs publics sont également face à des enjeux forts, comme celui concernant l'entretien du réseau routier surchargé, de même que l'enjeu du financement des transports publics.

Le risque est en effet que la sphère publique soit supplantée par ces acteurs privés qui s'imposeraient comme des autorités régulatrices informelles.

En réponse, l'une des premières actions envisageables pour les pouvoirs publics seraient de réviser la LOTI à l'aune du numérique. Comme on a pu le voir, la révolution numérique a bouleversé le monde des transports sans que ce bouleversement ne soit pleinement borné dans un cadre légal. De plus, ces nouveaux services posent la question de l'équilibre entre les zones urbaines et les franges, car ces dispositifs ont en effet du mal sortir des zones denses, auquel leur modèle économique est lié (et n'arrive pas à l'équilibre). Les collectivités et l'AOM pourraient encadrer et porter des solutions en favorisant le déploiement de bouquets de services.

L'avènement de ces nouveaux services pose aussi des enjeux d'aménagement, à travers un certain nombre d'infrastructures à aménager (pôles multimodaux, aires de covoiturage, voies dédiées), à apaiser ou à améliorer, voire à développer, notamment dans la perspective de préparer l'avènement du véhicule autonome.

TABLE RONDE

NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITES : QUELLES PISTES POUR L'ACTION ?

Avec **Nathalie GRANES**, *Cheffe de service Fret et entreprises de Transport à la Direction des transports au sein du pôle logement-transport de la région Île-de-France*, **Pierre-Jean PETIT**, *Directeur régional Ile-de-France, Association Wimoov* et **Ciprian CEPOI**, *Chargé de mission vision cible à la SNCF réseau Île-de-France*

Animée par **Brigitte GUIGOU**

Nathalie GRANES

Cheffe de service Fret et entreprises de Transport à la Direction des transports, région Île-de-France

Questions : Quels sont les leviers dont dispose la région pour agir sur les mobilités ? Quelles sont ses principales actions? De quels retours d'expériences disposez-vous?

L'enjeu pour la région est de répondre du mieux possible aux besoins de mobilités, y compris en dehors de la zone dense dans les espaces ruraux et le péri-urbain. Pour mieux comprendre l'action de la région dans le jeu d'acteur de l'aménagement, il est utile de revenir sur les actions menées ces dix dernières années.

Un des thèmes du premier plan de déplacement urbain (2000) était intitulé « la rue pour tous ». L'objectif était d'augmenter à 10 % la part de la marche à pied dans les trajets domicile / école. Pour atteindre cet objectif, la région avait construit une méthodologie, des outils et une approche innovante autour des plans de déplacement d'entreprises (PDE) et des plans de déplacement scolaire. L'idée était d'appréhender la mobilité non plus exclusivement à travers l'offre en infrastructure, mais aussi sous l'angle de la demande (usages et besoins de mobilité) afin de mieux faire correspondre les deux.

Puis en 2006, la région a rejoint l'ADEME et l'ARENE pour monter et animer un réseau de ville pilote. Un des enjeux majeurs était de permettre aux enfants d'aller plus facilement à l'école, sans qu'ils aient besoin d'être conduits en voiture. En 2009 l'Île-de-France a été impliquée dans un projet porté par l'Union Européenne qui visait à déployer une méthodologie commune à l'échelle de l'Europe pour appréhender les plans de déplacements d'entreprise. L'Europe a joué un rôle moteur (particulièrement les pays Scandinaves) dans la prise de conscience collective en faveur d'un management de la mobilité. Suite à ce projet européen, la région a créé un réseau d'acteurs intitulé Pro'Mobilité. Il réunit des acteurs institutionnels et privés (entreprises, chambres de commerce, CEREMA [Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement]), pour qu'ils promeuvent ensemble les plans de déplacement d'entreprises en Île-de-France, l'enjeu étant les déplacements des salariés sous l'angle transport, environnemental et économique.

La dynamique créée autour des PDE à travers l'implication de tous ces acteurs a mis en lumière la nécessité de rendre plus lisibles les nouvelles offres de mobilité afin de mieux répondre aux besoins des entreprises et de leurs salariés. En effet, changer ses habitudes de déplacement n'a rien de naturel, et suppose un processus d'apprentissage, souvent long. Le rôle de la région est donc d'être présent dans la durée pour accompagner ces transformations.

Si la région Île-de-France s'est d'abord impliquée dans une approche par cible (qu'elle soit scolaire ou entrepreneuriale), au bout de quelques années, elle s'est rendue compte qu'il était nécessaire d'accompagner différemment les structures. Elle a alors mis en place une approche plus territorialisée en aidant au déploiement de nouveaux services et en insistant sur l'enjeu du conseil en mobilité.

Concrètement cela consiste à soutenir des porteurs de projets (publics ou privés) qui sont proches des territoires et à même de répondre aux besoins des usagers. L'initiative qui s'est d'abord appelée « Soutiens à l'expérimentation de nouveaux services de mobilités » a ensuite pris le nom de « Soutien au développement de nouvelles mobilités ». Elle concernait des projets variés : autopartage, covoiturage ou conseil en mobilité. La volonté de la région était de se montrer à l'écoute des idées des porteurs de projets, pour permettre aux acteurs locaux de s'appuyer sur leur connaissance du territoire.

En 2010, le nouveau plan de déplacement urbain (PDU) (qui couvre la période 2010-2020) a enfin reconnu l'enjeu du management de la mobilité. Pour accompagner cette avancée, la région a voté en 2014 un « plan régional pour une mobilité durable » qui regroupait l'ensemble de ses dispositifs d'intervention et faisait écho au nouveau plan de déplacement urbain.

En 2015, l'Île-de-France a lancé un appel à projet pour soutenir l'innovation en matière de mobilité durable. Cela a permis de faire émerger et d'accompagner une dizaine de projets ayant tous pour objectif d'accélérer les mutations technologiques et comportementales en matière de mobilité permettant de produire une situation de rupture (au sens des objectifs du SRCAE – Schéma régional climat air énergie- qui vise à atteindre le facteur 4 en 2050). L'objectif était d'accompagner les territoires pour les aider à organiser autrement leur système de mobilité, et à s'adapter au nouveau contexte.

Le rôle de la région est donc de mobiliser et de fédérer les collectivités d'Île-de-France. Aujourd'hui l'un des chantiers principaux est de soutenir l'innovation, ce qui implique un changement de mode opératoire. En conclusion on peut dire qu'il faut privilégier une approche ouverte et flexible, qui, par exemple dans le cadre d'un appel à projet, permet de décliner la vision stratégique régionale mais aussi de se laisser surprendre par les propositions originales issues des territoires.

Pierre-Jean PETIT

Directeur régional Ile-de-France, Association Wimoov

Questions : L'association Wimoov a pour objectif principal de développer les mobilités auprès des publics fragiles. Comment parvenez-vous à atteindre cet objectif ? Quels sont les moyens dont vous disposez et quel est le rôle du numérique ?

Wimoov est une association créée en 1995 initialement autour de la sécurité routière et de la prévention. Dès l'origine ses actions étaient multiples (prise de clés, conseils personnalisés...) et visaient non pas à faire la morale au public mais à s'assurer que les gens puissent rentrer chez eux de façon sécurisée. Aujourd'hui le cœur de l'activité de l'association est constitué par les publics fragiles qui se retrouvent bloqués dans leurs mobilités. Cette volonté d'agir est née d'un constat : dans des domaines comme la santé ou le logement, il existe des opérateurs spécialisés capables d'apporter de l'aide et des réponses personnelles, ce qui n'est pas le cas dans le domaine de la mobilité.

Pour pallier ce manque Wimoov a travaillé sur le concept de « plateforme de mobilité » qui vise d'abord à lever les freins cognitifs très présents dans notre société. Une partie importante du public n'est pas dans une situation d'autonomie en termes de mobilité, et ne maîtrise pas les outils nécessaires au libre déplacement (lecture de plan, déplacement dans l'espace, inter modalité, tarification sociale). Cette situation restreint nécessairement les choix que ces individus vont faire au quotidien, à la fois dans leurs vies personnelles, mais aussi professionnelle (le manque de connaissance conduit par exemple souvent les individus à chercher un travail sur les territoires connus, et non pas sur les territoires auxquels ils ont potentiellement un accès facilité).

Ces plateformes permettent ensuite de développer une gamme de réponses variées en collaboration étroite avec nos partenaires afin de trouver les solutions les plus appropriées pour faciliter l'autonomie. Cela va des conseils de mobilités au prêt de matériel en passant par le financement de permis de conduire. Pour l'association, l'objectif est de sortir progressivement du « tout voiture » et d'amener les gens à changer leurs habitudes de déplacement en déconstruisant leurs chaînes de transport pour les amener à expérimenter de nouvelles solutions. Le numérique permet de toucher d'avantage de gens et un public plus varié et de s'appuyer plus durablement sur un réseau de partenaires pour effectuer des diagnostics de mobilité. Ces partenaires pourront eux même effectuer ces tests auprès du public ciblé, puis réorienter les personnes selon leurs besoins :

- soit vers nos plateformes pour un accompagnement physique ;
- soit vers une nouvelle offre avec l'ouverture de l'interface numérique aux partenaires (prescriptions, test de mobilité, suivi des parcours, communication avec Wimoov), un accompagnement dématérialisé du bénéficiaire, une mise en œuvre des services numériques (e-learning qui permet d'avoir un autre niveau d'information).

Ciprian CEPOI

Chargé de mission vision cible à la SNCF réseau Île-de-France

Questions : En Ile-de-France, la SNCF est confrontée à une double contrainte : maintenir une qualité de service sur son métier historique et, dans le même temps, s'adapter aux évolutions des pratiques et des services de mobilité. Comment s'organise-t-elle pour y faire face ?

La SNCF réseau Île-de-France compte aujourd'hui environ 4 000 km de voies, soit près de 10 % du patrimoine national de la SNCF. En termes de flux, cela représente près de 40 % trafic national et près de 70 % du trafic voyageur. Ces chiffres s'expliquent par la concentration historique du réseau autour de la capitale, et sa construction en étoile.

Aujourd'hui, SNCF réseau IDF doit faire face à plusieurs défis : une forte hausse de la demande qui pose la question de capacités nouvelles et un grand effort de régénération et de modernisation du réseau qui mobilise des moyens financiers très importants. Entre 2001 et 2010 on a pu observer une augmentation d'environ 30 % de la demande en Île-de-France. Pour la seule année 2016, sur certaines lignes le trafic évolué entre 7 et 10 %. Cette hausse est extrêmement importante. Il faut savoir que les projets de développement qui prévoient 10 % de capacité supplémentaire supposent des investissements importants et peuvent demander jusqu'à 10 ou 15 ans d'études et travaux.

En 2005, un rapport de l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne) attirait l'attention sur l'accélération de la vétusté du réseau en IDF. S'est alors engagé un effort pour régénérer le réseau et essayer de réduire l'âge moyen des infrastructures. Cette opération coûte près d'un milliard d'euros par an au groupe SNCF. Or malgré cet investissement colossal, un rapport de la Cours des Comptes de 2016 estime qu'en 2025 l'âge du réseau sera à peu près le même qu'en 2015.

Cet investissement ne permettra peut-être même pas d'inverser la courbe du vieillissement du réseau, mais seulement de la freiner.

Face à ces défis (augmentation de la demande, régénération du réseau, changements de comportement, nouvelles mobilités etc.) SNCF réseau a décidé de lancer une étude de prospective stratégique portant sur l'évolution des besoins de mobilité des franciliens à horizon 2050. L'objectif est de comprendre quels pourraient être les grands changements en matière de pratiques et d'usages des Franciliens à cet horizon. C'est ensuite de déterminer les modifications à apporter au titre de l'infrastructure afin de permettre à SNCF réseau de préparer l'avenir et d'assurer une qualité de services optimum. Comme toute industrie, le chemin de fer n'est pas intemporel et doit imaginer, anticiper, intégrer le monde qui se dessine et les futures mobilités.

Le groupe SNCF s'inscrit dans le temps long, un aiguillage posé sur une voie a une durée de vie de 35 ans, et un poste d'aiguillage une durée de vie de 60 à 100 ans. C'est une des différences marquantes entre cet opérateur historique et les nouveaux acteurs du marché qui sont bien plus flexibles car bien souvent dépourvus d'actifs et qui peuvent inscrire leurs actions dans un temps bien plus court. Une de nos pistes de réflexion est alors de mieux exploiter le réseau existant, non plus seulement en heure de pointe mais tout au long de la journée.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE : QUESTIONS ET SYNTHÈSE

Les échanges avec la salle ont ensuite permis de préciser et d'approfondir les analyses proposées par les intervenants mais aussi de nourrir des pistes de réflexions pour l'avenir.

Une partie des échanges a concerné la manière dont les pouvoirs publics pouvaient accompagner la mise en place de ces nouvelles mobilités : faut-il inciter les gens à changer de comportements ou faut-il mettre en place des mesures contraignantes pour qu'ils modifient leurs comportements ?

Pour certains la contrainte serait la seule manière d'obtenir des résultats concrets sur un territoire, et il faudrait intégrer plus fortement cette contrainte dans les documents de planification. Pour Ciprian Cepoi il est plus pertinent de créer une nouvelle offre de mobilité et de chercher à la stimuler plutôt que de fermer des possibilités de transport sans proposer d'alternatives et en laissant les citoyens se débrouiller. Nathalie Granes rappelle qu'il existe des résultats positifs via des politiques d'incitations. Plusieurs opérations, testées en Île-de-France, ont proposé à des ménages de changer, pour une durée limitée, leurs comportements de mobilité et de ne plus utiliser leur voiture en mode solo. Ces opérations ont montré que de nouvelles pratiques et de nouveaux services de mobilités sont possibles y compris en dehors de la zone dense. Elles ont aussi montré que, contrairement aux aprioris, les ménages peuvent gagner en confort et/ou en temps avec ces changements, mais qu'ils doivent être accompagnés par des actions de conseil en mobilité et guidés dans leurs nouvelles pratiques. Il y a un apprentissage des nouvelles mobilités.

A l'appui de ces arguments, Pierre-Jean Petit souligne qu'une politique exclusivement contraignante n'est pas efficace : les gens ont le sentiment de perdre des libertés individuelles, et il ne faut pas que la transition énergétique soit aussi vécue comme une contrainte. L'objectif est plutôt de renverser le ressort psychologique qui fait croire que la voiture est synonyme de liberté. Il faut montrer et démontrer qu'il existe de nombreuses alternatives à la voiture individuelle, et que celle-ci n'est qu'un des choix possibles, parmi une offre variée à disposition des citoyens.

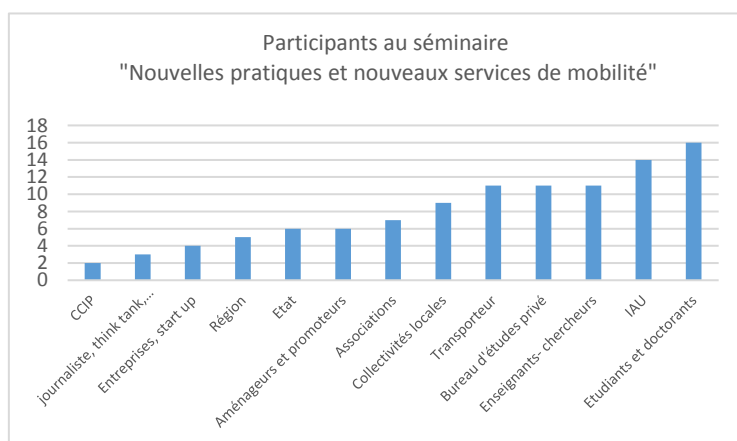
En rebondissant sur cette notion de valeur, Maxime Huré réaffirme la dimension avant tout politique des questions de mobilités. La mobilité est au cœur du système capitaliste contemporain, de ses valeurs, et des aspirations sociétales qu'il renvoie. Les acteurs de l'aménagement n'ont donc pas nécessairement le mandat et les moyens pour remettre en question, voir même interroger, des valeurs qui dirigent aujourd'hui l'ensemble de nos comportements. Les collectivités essaient de mettre place des politiques pour contourner le problème, mais se heurtent souvent à des difficultés. Ainsi lorsque l'on parle de la nécessité de changer les comportements, on ne cible pas toujours les causes premières des problèmes environnementaux, comme le transport aérien. Pour Maxime Huré, le non-choix est donc un choix et le fait de ne pas s'attaquer frontalement à cette problématique conduit à laisser la régulation à la seule initiative du marché. Dans ce contexte les populations pauvres sont celles qui se déplacent le moins et qui éprouvent le plus de difficultés à le faire, alors que la fracture sociale s'accroît dans les pays les plus riches, y compris en termes de mobilité.

Les débats ont aussi porté sur les liens entre l'essor de ces nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilités, et l'urbanisme. Comment prendre en compte ces innovations dans les documents de planification ? Une des pistes possibles, soulignée par Ciprian Cepoi, serait de renforcer le rôle des gares et d'en faire, plus encore qu'aujourd'hui, un support d'accompagnement à la mobilité pour les professionnels. Les « tiers-lieux¹ » pourraient ainsi couvrir une part plus importante du territoire en Ile-de-France et proposer des espaces de services plus nombreux hors de la zone dense.

La question des transports en commun est aussi un enjeu primordial. Aujourd'hui le réseau est très majoritairement construit pour répondre à la demande durant les heures de pointe. Une piste de réflexion stimulante serait d'envisager une plus grande flexibilité de ce réseau, à l'image de la ville d'Helsinki en Finlande qui propose un système de transports en commun à la demande, basé sur les données de géolocalisation des utilisateurs. Cette démarche ouvre le débat sur l'utilisation des données des usagers par les nouveaux acteurs privés du monde du transport, sur les apports mais aussi les risques de ces démarches. La diffusion de nouvelles technologies et leur rôle croissant dans les nouveaux services à la mobilité renforcent le rôle déjà prépondérant des nouveaux acteurs privés.

QUI SONT LES PARTICIPANTS AU SEMINAIRE ?

Le séminaire « Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilités » a réuni une centaine de personnes d'horizon divers (graphique), signe de la mobilisation et de l'attente des acteurs sur ces thématiques.



¹ Un tiers-lieu est un troisième lieu qui se distingue des deux principaux qui sont le domicile et le travail. Nouvel espace de travail et de production, il accueille de plus en plus d'indépendants, en privilégiant un travail nomade, à distance et collaboratif. Pour en savoir plus : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/les-tiers-lieux-de-nouveaux-espaces-pour-travailler-autrement.html>

Bibliographie

6-t bureau de recherche et ADEME (2016). « Synthèse technique relative au développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance ».

6T/France –Autopartage (2013). « Enquête nationale sur l'autopartage. L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière. Rapport final de recherche », Louvet N. et Godillon S.

ADEME (2015). « La fabrique des mobilités »

Armoogum J., Guilloux T. et Richer C. (sous la dir. de) (2015). « Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter », CEREMA.

Courel J. et Bouleau M. (2013). « Peak car, la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? », *Note rapide IAU îdF*, n°620.

Courel J. et Gloaguen S. (2016). « L'évolution des modes de vie accroît les temps passé à se déplacer », *Note rapide IAU idF*, n°714

Crozet Y. (2016). « Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ? », *Economica*, 188 p.

Duchemin B. et Marembaud O. (2015). « Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes) », CESE.

Dubois-Taine P., Chabrier O. et Selosse S. (janvier 2017). « Transports autonomes, demain une nouvelle mobilité », *Infrastructures et mobilité*, n° 164, - pp. 9-31

Kaufmann V., Ravalet E. et Dupuit E. (2015). « Motilité et mobilité : mode d'emploi », *Alphil*, 248 p.

FNAU (hiver 2016-2017). « Nouvelles mobilités », *Traits urbains*, n°29, pp.7-25.

Hagege M. (sept. 2015). « Comment le numérique bouleverse la mobilité ? », *Infrastructures et mobilité*, n° 151, sept 2015, pp. 9-33

Huré M (2017). « Les mobilités partagées. Nouveau capitalismes urbains », Publications de la Sorbonne

IAU ; STIF ; ADEME ; DRIEA (2014). « La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et actions concrètes », Chromatiques Editions, 2014.- 17 p.

Laurent S. et Namy T. (2016). « Veille sur les transports à Berlin. De 2014 à 2016 », IAU îdF.

Les Cahiers de IAU îdF (novembre 2016), « De la smart city à la région intelligente », n°174

Raes C. (2015). « Solutions alternatives à la voiture dans le périurbain », IAU îdF.

Raes C. et Vétois P. (2016). « Véhicules électriques. En route vers une diffusion massive ? » IAU îdF

Prédali F. (2015). « Le partage de véhicules. Un marché urbain en pleine expansion », *Note rapide IAU îdF*, n°699

Prédali F. et Kabs M. (2016). « Veille sur les transports à Londres. De 2014 à 2016 », IAU îdF

Savy M. (sous la dir. de) (2015). « Nouveaux lieux, nouveaux flux. Les mobilités de l'avenir », Odile Jacob.

Sucche P. (2016). « Enquête nationale sur l'autopartage. Edition 2016. Recommandations aux collectivités pour le développement de l'autopartage en boucle », ADEME, INDIGGO.

Ressources web

- <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/societe-et-habitat/les-seminaires-ens-iau-sur-les-questions-urbaines/nouvelles-pratiques-et-nouveaux-services-de-mobilite-mieux-comprendre-pour-mieux-agir.html>
- <https://6-t.co/blog/>



Les nouvelles mobilités partagées : Quel(s) modèle(s) politique(s) ?

Maxime Huré

Maître de Conférences à l'université de Perpignan Via Domitia
Chercheur associé au laboratoire Triangle (Sciences Po Lyon)
Président de l'association VIGS – Mobilité, territoires, innovation



IAU, ENS, le 12 mai 2017

Les mobilités partagées. Nouveau capitalismes urbains, Publications de la Sorbonne (2017)

Recherche en cours sur les différents modèles d'autopartage à Lyon, Paris, Rome et Milan.

Questionnements :

- Quelles transformations historiques de l'action publique urbaine depuis l'apparition des premières expériences de mobilités partagées dans les années 1960-1970 ?

- Comment les mobilités partagées transforment-elles l'économie des transports et le rôle des institutions publiques dans la production de la ville ?



Plan de l'intervention

- 1) Histoire et présentation des mobilités partagées: de l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines
- 2) Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »
- 3) Le futur Vélib' en partenariat avec Smoove : de nouvelles perspectives ?

Plan de l'intervention

- 1) Histoire et présentation des mobilités partagées: de l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines
- 2) Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »
- 3) Le futur Vélib' en partenariat avec Smoove : de nouvelles perspectives ?

De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- L'institutionnalisation des mobilités partagées ... (1980-1990)
 - Les vélos municipaux à La Rochelle (1976)
 - Coopérative Sharecom à Zurich (1987) devient Mobility Car Sharing à l'échelle nationale (Suisse) en 1997.
 - Présence du secteur privé (sponsoring, propositions, partenariats)



- ... À des échelles différentes
 - Au niveau municipal pour les vélos en libre service
 - Au niveau national pour l'autopartage. Exemple de l'Italie et Fiat, fin des années 90

De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- L'arrivée des grands groupes : le cas des vélos en libre service
 - Clear Channel à Rennes en 1998, Velostar (nouvelle génération automatisée)
 - JC Decaux à Vienne en 2003 (Autriche), puis à Lyon en 2005 avec Vélo'v
 - Forte médiatisation de Vélo'v, 4 000 vélos, 353 stations à Lyon et Villeurbanne
 - Diffusion très rapide des dispositifs publics-privés en Europe : après Lyon en 2005, Stockholm et Bruxelles en 2006; Barcelone, Paris, Marseille, Toulouse, Séville en 2007; Nantes, Rome, Milan en 2008 ; etc.



De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

- L'arrivée des grands groupes : le cas de JCDecaux
 - Capacité industrielle d'innovation et de production des firmes
 - Les entreprises du mobiliers urbains vont s'imposer en développant des relations d'interdépendance avec les collectivités :
 - Interdépendances économiques
 - Interdépendances physiques
 - Interdépendances en matière d'expertise
 - Interdépendances dans l'internationalisation des villes



De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines

Les stratégies des grandes entreprises de services urbains visent à réduire les incertitudes dans la gestion des infrastructures en s'adaptant aux contraintes institutionnelles et politiques (temporalités, financements, responsabilité, etc.)

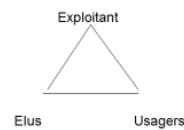
Stratégies d'implantation sur les territoires (extension des prestations et de la couverture spatiale) et privatisation de l'espace public



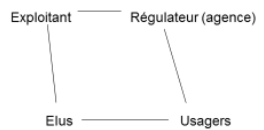
Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

L'organisation des relations « public-privé » à Lyon (JC Decaux) et à Barcelone (Clear Channel Outdoor) : deux modèles (Lorrain, Stoker, 1995)

Par le politique (Lyon)



Par une agence (Barcelone)



Quels sont les effets de ces différents modèles de régulation politique ?

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Une régulation par le politique (Lyon)

- Contrat entre JC Decaux et le Grand Lyon d'une durée de 13 ans, avec le versement par JC Decaux de 18,3 millions d'euros au Grand Lyon, en échange, JC Decaux récupère l'ensemble des recettes de l'affichage publicitaire (publicité finance les mobiliers urbains et le vélo)
- Réunions hebdomadaires entre l'élu en charge du dossier et le directeur régional de JC Decaux : négociation permanente en comité restreint, centralisation de la décision
- Différenciation entre les réunions avec l'entreprise et les réunions avec les acteurs locaux qui ont participé à la marge aux décisions (élus d'arrondissement, associations, etc.)
- Absence de l'Etat

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Conséquences :

- Entre 2005 et 2012, plusieurs avenants au contrat ont été signés entre le Grand Lyon et JC Decaux :
- augmentation des tarifs,
 - suppression de certains critères d'évaluation pénalisant pour l'entreprise,
 - introduction de bonus financier pour l'entreprise en cas de bon fonctionnement du dispositif,
 - Amélioration du système d'information pour les usagers

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Une régulation par l'intermédiaire d'une agence (Barcelone)

- Système *Bicing* entièrement financé par la municipalité, non regroupé avec les recettes de l'affichage publicitaire : permet une meilleure régulation, mais la municipalité paye au départ 100 millions d'euros pour 10 ans.
- Le politique délègue à une agence le suivi du contrat, en l'occurrence à une société publique, Barcelona de Serveis Municipals (BSM)
- Les élus sont tenus informés de l'évolution du contrat par l'agence et rencontrent rarement l'entreprise
- Des régulateurs extérieurs : rôle de l'Etat (évaluations) et de l'UE (programmes européens) : travail de l'agence pour attirer des partenaires afin de mener des évaluations et financer le dispositif
- Les associations ont participé à la construction du dispositif, notamment refus d'ouvrir *Bicing* aux touristes, en enlevant le service carte bleue.

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Conséquences :



- Plusieurs avenants au contrat signés entre 2009 et 2012, notamment pour améliorer le service à la clientèle : agence d'abonnement physique, ligne téléphonique.
- La municipalité paye les nouveaux services
- Controverses politiques sur le financement de *Bicing* qui a augmenté, passant dès 2009 de 10 millions à plus de 18 millions d'euros par an (en pleine crise financière).
- Volonté des élus de communiquer sur l'aspect service public
- Controverses politiques et crise économique : vers la fin du système sans publicité ? Partenariat avec *Vodafone* en 2014, renouvellement du contrat en 2017

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Les effets de la domination des grands groupes : de nombreuses villes ne rassemblent pas tous les critères nécessaires pour attirer les grandes entreprises de services (ce qui laisse la place à d'autres modèles notamment développés par des start-up).

Pour les grands groupes, quelles sont les conditions d'implantation ?

- Une ville qui dispose de ressources économiques fondées sur l'image et son positionnement à l'international (exemple Paris vs contre exemple Madrid)
- Une ville organisée par des flux efficaces avec des modes de transport variés (contre exemple Moscou)
- Une ville capable de s'adapter aux contraintes du marché (par exemple la gestion de la publicité) (contre exemple Rome)
- Une ville inscrite dans les réseaux internationaux, les programmes européens ou étatiques pour bénéficier de soutien financier et d'expertise (exemple Barcelone)

Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Des inégalités entre villes ?

- Hiérarchisation des villes en fonction des ressources économiques et politiques
- Au niveau mondial, des effets « vitrine » pour gagner d'autres marchés et se positionner dans la compétition internationale (aéroports internationaux, grandes villes asiatiques, brésiliennes, etc.)
- Des villes moyennes à la poursuite d'une offre standardisée ? Exemple de la fermeture du système à Aix-en-Provence en 2011
- Fermeture du système BIP de Perpignan prévue en 2018
- Exemple d'Amiens (en 2013, 792 abonnés à l'année)



Différents modèles de régulation politique des relations « public-privé »

Quelles alternatives au marché ?

- Villes qui ont historiquement développé des politiques alternatives (Amsterdam, Copenhague, ...). Elles n'ont pas l'utilité des services proposés par le marché des mobilités partagées (rôle des associations).
- Villes qui s'appuient sur le tissu associatif ou économique local, mobilisation de l'histoire locale pour développer leur service (Strasbourg, Lille, ...).

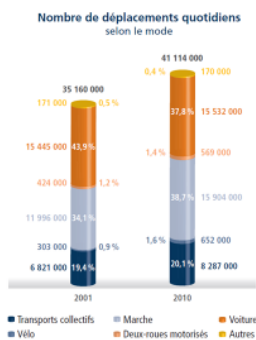


MODES DE VIE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE

PRINCIPALES DONNÉES ET TENDANCES D'ÉVOLUTIONS



La mobilité des Franciliens



- > **41 millions de déplacements quotidiens** (tous modes, tous motifs).
- > **15,9 millions à pieds** (en forte croissance).
- > **15,5 millions en voiture** (en stagnation avec des nuances).
- > **8,3 millions en transports collectifs** (en forte croissance).
- > **1,2 millions en deux-roues** (en forte croissance).
- > **Quelle place pour les nouveaux services dans cet ensemble ?**

Spécificités franciliennes

	Année de l'enquête	Déplacements par personne et par jour	Minutes par jour	Kilomètres par jour	Transports collectifs	Voiture	Marche	Vélo
EGT Ile-de-France	2010	3,87	92	17	20%	38%	39%	2%
EMD Lyon	2006	3,75	68	21	11%	58%	27%	1%
EMD Lille	2006	3,76	66	16	10%	56%	32%	2%
EMD Marseille	2007	3,85	64	23	9%	57%	31%	1%
EMD Strasbourg	2009	3,94	67	-	8%	60%	25%	6%
EMD Bordeaux	2009	3,68	68	22	9%	63%	21%	3%

La marche, premier mode de déplacement...

...sans politique dédiée

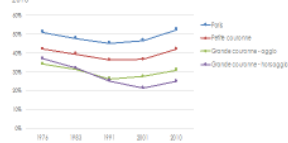
Une pratique déjà très développée en Ile-de-France, en augmentation depuis 1990

- Plus de déplacements uniquement à pieds qu'en VP.
- Une part modale supérieure à celle des agglomérations françaises et métropoles européennes
- Un Francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour
- Pratique inégale selon les territoires : dépend beaucoup de la qualité du tissu urbain et de l'« animation » de l'espace public

Des marges de manœuvre importantes, en particulier les petits déplacements (<2km)

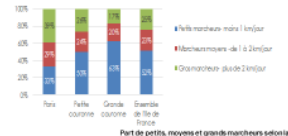
- effectués en voiture en grande couronne
- effectués en TC en zone dense

Évolution de la part modale de la marche à pied de 1976 à 2010



Évolution de la part modale de la marche à pied dans l'ensemble des déplacements quotidiens de l'Ile-de-France hors SST 1991, 1996, 2001, 2006, 2011, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030

Un francilien sur 4 marche plus de 2 km par jour



Part de petits, moyens et grands marcheurs selon la couronne de résidence aux 1ers trimestres 2017-2018

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Le vélo...

...retrouve sa place dans les transports du quotidien

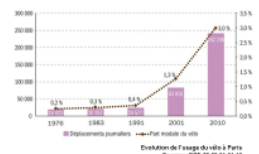
Une part inférieure à 2% mais un doublement en 10 ans

- En 2010, le nombre de déplacements à vélo est ainsi légèrement supérieur à celui de 1976,
- Les utilisateurs ne sont plus les mêmes (les scolaires) mais les cadres et les professions intermédiaires



Vers des parts à deux chiffres à Paris

- Triplement en dix ans et 3 % des déplacements internes à Paris
- 8 % des déplacements domicile-travail internes à Paris
- 16% des déplacements internes en modes mécanisés sur voirie



IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Les transports publics...

...toujours plus sollicités

Des besoins en mobilité qui explosent :

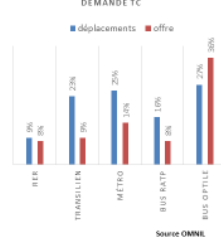
- Croissance très dynamique entre 2001-2010 : +21% de déplacements en transports collectifs, principalement en cœur d'agglo
- soit 8,3 millions de déplacements quotidiens en IdF (EGT 2010)
- Une croissance soutenue par un fort développement de l'offre

De fortes disparités dans la répartition de la demande :

- part modale des TC atteint 20% sur l'Ile-de-France
- 5 % dans les territoires ruraux de grande couronne
- 65% pour les relations Paris-PC
- 73% pour les Paris-GC

Cette très forte croissance de l'usage révèle des limites de capacité surtout sur le réseau ferré

ÉVOLUTION 2001-2010 OFFRE ET DEMANDE TC



Source OMNI

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Le « peak-car », un phénomène complexe

La mobilité automobile, aujourd'hui en baisse en Ile-de-France. Réorganisation des déplacements en choisissant des modes alternatifs à la voiture.

- effets conjoncturels : crise économique, congestion...

- La croissance automobile largement portée par les femmes et par les retraités. Des moteurs de la croissance de l'usage de l'automobile à l'arrêt.

- Chez les plus jeunes, une baisse significative du taux de possession du permis de conduire accentue le phénomène général. Choix du Smartphone.

Évolution de la mobilité automobile selon le genre



Source : EGT 2000 STP - OMNI - IEA - Tollemé et IAU IEF

Taux de possession du permis de conduire selon l'âge et l'année d'enquête (%)



Source : EGT 2000 STP - OMNI - IEA - Tollemé et IAU IEF

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

La croissance des temps de déplacement

Le travail reste le motif de déplacement le plus chronophage. Son budget-temps de déplacement est resté stable, mais :

- moins de déplacements pour le travail : quasi disparition du retour déjeuner, RTT, temps partiels, travail à distance...
- mais des déplacements plus longs.

Des budgets-temps en hausse :

- 92 min. en 2010, 84 en 2001, 76 en 1976.
- Une croissance principalement tirée par les activités privées, notamment de loisirs (BTT +50%) : reflet des évolutions de la population et des modes de vie (accroissement du temps libre, vieillissement, 35H...)

Complexification et optimisation des déplacements

- +40% pour les déplacements ne passant pas par le domicile, moins d'allers-retours.



500 000 actifs franciliens passent plus de 2 heures en voiture par jour, et un million en TC !

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

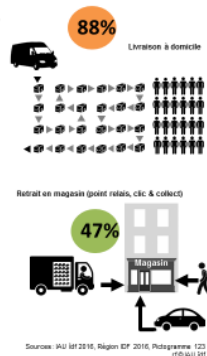
Evolution des modes de vie, pratiques émergentes

Un marché de l'emploi de plus en plus flexible aux évolutions contrastées

- Une population active qui progresse plus vite que la population
- Des cadres de plus en plus nombreux et qualifiés
- Déclin du salariat depuis 2007, et davantage de précarité
- Regain des indépendants > organisation différente : horaires variables, lieux d'emplois variables ou à domicile
- Forte polarisation mais aussi davantage de multi-activités / « multi-entreprenariat » > dispersion de l'activité : besoins en mobilité à des horaires atypiques, besoins en tiers-lieux...

L'achat par Internet est une pratique entrée dans les mœurs qui modifie les mobilités fret et individuelles

- La livraison à domicile prédomine mais n'est pas exclusive
- Plus on achète par internet, plus on choisit la LAD ; Les CSP+ diversifient leurs modes de livraison ; les 25-49 ans développent le plus les modes alternatifs à la LAD.
- Le retrait en point relais est effectué dans le cadre d'un déplacement préexistant (AR domicile-travail), en moins de 20 minutes, à pied en zone dense en voiture dans les communes rurales.



IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

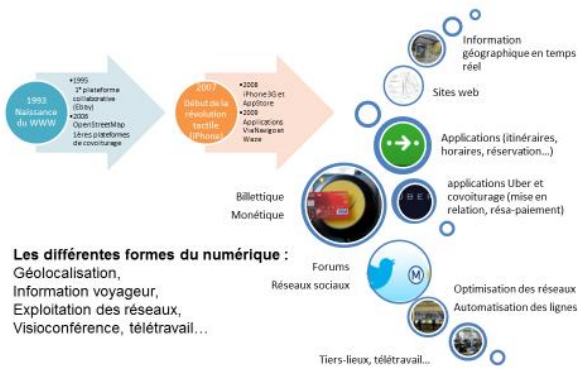
Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

NOUVEAUX MODES, NOUVEAUX SERVICES

DU SMARTPHONE À L'INNOVATION DE SERVICES DE MOBILITÉ



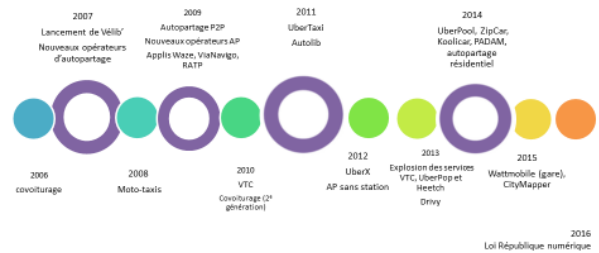
La révolution numérique



IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

La décennie des « nouveaux services de mobilité »



IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Le Smartphone, nouvel outil d'aide à la mobilité

Un accès à l'information inédit

De nouvelles applications

- Possibilités de multimodalité/intermodalité accrues, incitation à la marche, au vélo (itinéraires)
- Multiplicité des applis, acteurs, réseaux sociaux et communautés...

Mais des enjeux relatifs aux données commerciales et à la fiabilité de l'info

- Enjeux « open data » : l'AOT en concurrence avec Google ?
- Sécurité des données personnelles et vie privée ?
- Équité sociale et fracture numérique

Enjeux

- De connaissance et d'accès aux services : plateformes d'informations multimodales
- Information en temps réel, voire prédictif
- Billetterie : interopérabilité
- De gouvernance : AO Mobilité, quelle définition en IDF ?



IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

Les choix innovants de Paris et la Région

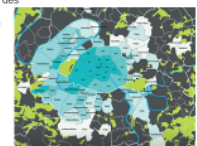
Vélib', 2007 : 20 600 vélos en libre service en station

- Délégation de service public (DSP)
- Succès de fréquentation
- Pratique du vélo boostée, rééquipement
- Pratiques multimodales favorisées
- Extension des voies cyclables



Autolib', 2011 : +3500 voitures en trace directe

- Alouès : la contrainte du stationnement évitée, visibilité et maillage des stations
- Peu de contraintes à l'accès du service mais tarifs plus élevés que ceux des services en boucle
- Un contrat DSP, singulier par rapport aux autres opérateurs
- qui suppose un investissement en bornes de recharge par les collectivités adhérentes



Enjeux

- Difficulté de gestion des véhicules en station
- Savoir où étendre les services : critères de pertinence ?
- Quel coût pour les collectivités ? Pour les utilisateurs ?

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

IAU Nouvelles pratiques et nouveaux services de mobilité

Séminaire ENS-IAU, 12 mai 2017

La percée des pratiques collaboratives

2006 : Covoiturage 1^{er} génération

De trop nombreuses plateformes, une masse critique d'offre et d'utilisateurs impossible à atteindre

- Seul Blablacar émerge comme opérateur spécialisé sur les longues distances et en instaurant un système d'évaluation des conducteurs

Nouvelle génération d'acteurs dès 2010

- avec les start-up et leurs applications sur smartphone (Karus, WayzUp, Ecov, etc)
- SNCF Voyages avec idVroom



Signalisation d'une aire de covoiturage

2009 : Autopartage entre particuliers

Des services accessibles au plus grand nombre, disséminés sur le territoire

- Drivy, Koalicar, Ouicar, Deways
- aux aéroports : Camomise, Tripdrive...

...qui pourraient combler les besoins d'accès à l'automobile dans les zones peu denses:

- sans démultiplier le parc grâce à la location entre particuliers
- à moindre coût pour l'utilisateur

Mais cette pratique n'incite pas à la démotorisation :

- l'offre croît plus vite que la demande,
- et même risque de contournement de la pratique collaborative

Enjeux :

- Quel contrôle / régulation? Quelle fiscalité?
- Comment intégrer ces offres sans exacerber la concurrence avec les TP?



La percée des pratiques collaboratives

2006 : Covoiturage 1^{er} génération

De trop nombreuses plateformes, une masse critique d'offre et d'utilisateurs impossible à atteindre

- Seul Blablacar émerge comme opérateur spécialisé sur les longues distances et en instaurant un système d'évaluation des conducteurs

Nouvelle génération d'acteurs dès 2010

- avec les start-up et leurs applications sur smartphone (Karus, WayzUp, Ecov, etc)
- SNCF Voyages avec idVroom



Signalisation d'une aire de covoiturage

2009 : Autopartage entre particuliers

Des services accessibles au plus grand nombre, disséminés sur le territoire

- Drivy, Koalicar, Ouicar, Deways
- aux aéroports : Camomise, Tripdrive...

...qui pourraient combler les besoins d'accès à l'automobile dans les zones peu denses:

- sans démultiplier le parc grâce à la location entre particuliers
- à moindre coût pour l'utilisateur

Mais cette pratique n'incite pas à la démotorisation :

- l'offre croît plus vite que la demande,
- et même risque de contournement de la pratique collaborative

Enjeux :

- Quel contrôle / régulation? Quelle fiscalité?
- Comment intégrer ces offres sans exacerber la concurrence avec les TP?



La concurrence des VTC

Les VTC, 2010

Une concurrence pour les taxis parisiens et autres taxis franciliens

- fait évoluer l'offre de taxis : plus de licences, plus de doublage, création de forfaits, suppression du statut de locataire, la CB obligatoire, fin de la réservation téléphonique payante

Comment l'arrivée d'Uber bouscule le marché (UberX, 2012)

- Une clientèle « numérique » : applications pour réserver, noter et payer, prix de la course annoncée, temps d'attente réduit...
- Élargissement du marché à d'autres publics et d'autres temporalités
- Offre VTC +. Équivalence à celle des taxis parisiens, hors capacités LOTI



On hèle le taxi, mais on commande un VTC

Mais aussi une fluidité et un confort dans l'usage qui concurrencent les autres services de mobilité (autopartage et covoiturage)

Des enjeux sociaux autour de l'emploi (création, insertion, coût du travail) et autour du service proposé (sans encadrement, quelle pérennité des services?)

... et bientôt des services sans chauffeur ?

LES GRANDS ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES

PÉRENNISER L'INNOVATION, FIXER LE CADRE DES POLITIQUES PUBLIQUES, REPÉRER LES BESOINS D'INVESTISSEMENT...



Une demande de services à stimuler

Un contexte favorable (peak-car, contraintes environnementales)

Beaucoup de freins psychologiques : les nouveaux services de mobilité (NSM) ne rencontrent pas toujours leur public.

Le « facteur 4 » reste l'objectif visé, et les NSM contribuent à y répondre. Dans l'usage, complémentaires au transport public.

> Des services pertinents mais sans modèle de financement pérenne...

Pour la sphère publique :

- Enjeux sur le réseau routier surchargé, à entretenir,
- Enjeux de financement et organisation des transports publics,
- Mise en danger face aux GAFA, Uber > risque de s'imposer comme AO informelle

Que peuvent faire les politiques publiques?

La révolution numérique bouleverse le monde des transports : accès à l'information tous modes, géolocalisation et mise en relation de l'offre et de la demande... > Plaide pour une révision de la LOTI

Des services sans modèle économique éprouvé, même si développés en zone dense > Enjeux d'équilibre entre les zones urbaines et les franges

Des solutions à encadrer et porter par les collectivités et l'AO

Bouquet de services à favoriser :

- Conseil en mobilité
- PDE/PDA/PDIE
- Enjeu billettique intégrée
- Extension des services tels que autopartage, et mixité des usages

Enjeux d'aménagement :

- Ville apaisée : vile à 30, ZCA... Requalification et pacification de l'espace public
- Gares routières et aménagement des pôles multimodaux, y compris Parcs-relais
- Voies dédiées, aires de covoiturage...
- Infrastructures à maintenir, améliorer, développer?

Une révolution à préparer autour de l'avènement du véhicule autonome?



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49