

LAB

de l'Institut
Esprit Service



QUELLES VILLES DEMAIN?

NOUVEAUX LEVIERS OUVERTS PAR LA LOI
D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)?

ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE
POUR LES COLLECTIVITÉS
ET LES ENTREPRISES

REGARDS CROISÉS ENTRE
ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

COMPTE-RENDU DU LAB VILLES DE DEMAIN
DU 14 NOVEMBRE 2019

RAPPEL DU CONTEXTE :

Améliorer concrètement les déplacements au quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, telle est l'ambition de la Loi Mobilités.

Le projet de loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été définitivement adopté le 19 novembre 2019 par l'Assemblée Nationale.

« Avec ce projet de loi, nous transformons en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Ce texte apporte une réponse forte aux fractures et au sentiment d'injustice que vivent beaucoup de Français qui galèrent pour leurs transports, et une réponse aussi à l'urgence environnementale ». *Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports*

Les 5 chantiers de la loi LOM et extrait de quelques mesures clés :

1. Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires :

- S'assurer que sur 100% du territoire une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) soit en charge de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle (transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, solidaire, logistique), au travers de plans de mobilité et d'un comité de partenaires.

2. Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité :

- Permettre l'émergence de nouvelles solutions de mobilité et des offres multimodales qui les agrègent.
- Accompagner l'ouverture des données de l'offre de mobilité sur tout le territoire au plus tard d'ici 2021 pour que 100% des informations sur les transports soient accessibles en un clic, sur un seul titre de transport « porte-à-porte ».
- Autoriser la circulation des véhicules autonomes d'ici 2022, développer le covoiturage, nouveau cadre de régulation pour les offres libre-service,...

3. Réussir la transition écologique des mobilités :

- Réduire de 37,5% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et interdire la vente de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici à 2040, mettre en place des Zones à Faibles Emissions mobilités (ZFE),...
- Mettre en œuvre un Plan vélo inédit pour tripler la part du vélo à 2024.
- Multiplier par 5 d'ici 2022 les points de recharge publics pour les véhicules électriques,...
- Intégrer les déplacements domicile-travail au cœur du dialogue social, créer un forfait mobilité durable jusqu'à 400 €/an par employé,...

4. Investir au service des transports du quotidien :

- 13,4 Md€ sur 2018-2022 au travers de 5 programmes d'investissements prioritaires, la possibilité de créer des Sociétés de Projet pour accélérer les réalisations d'infrastructures, ...

- ### 5. Et assurer le bon fonctionnement des transports
- pour les usagers et professionnels au travers d'actions favorisant l'accès à la mobilité dans les meilleures conditions de sécurité et sureté (cadre social d'ouverture à la concurrence des bus de la RATP, compétitivité des ports, stratégie de développement du fret ferroviaire, ...).

Face à ces transformations majeures des mobilités, le LAB Villes de demain a invité acteurs publics et privés à échanger sur les enjeux de mise en œuvre de cette loi et les opportunités de développement associées.

Cette rencontre a permis de débattre autour de plusieurs questions :

- Quels écosystèmes mobiliser : territoires, acteurs publics, privés... pour mettre en œuvre cette loi LOM ?
- Quelles formes de gouvernance des mobilités et des données associées ?
- Quel rôle de la puissance publique en tant que régulateur ?
- Comment maîtriser les risques de fractures sociales et territoriales ?

SYNTHESE DES ECHANGES DE LA MATINALE DU 14 NOVEMBRE 2019

1. Introduction et présentation de la Loi d'Orientation des Mobilités

Olivier Du Cray : Administrateur Général, CHEMI (Centre des Hautes Etudes du Ministère de l'Intérieur)

- Ce colloque vise à rendre **témoignages des innovations en cours dans nombre de « territoires intelligents »**, qu'ils soient périphériques et métropolitains, aires urbaines ou pays et villages, PME, start up et grandes entreprises, qui se sont emparés, dans un dialogue territorial fécond, de cet enjeu essentiel de la citoyenneté et du cadre de vie : **des territoires parfois connectés grâce aux nouvelles technologies, mais surtout entreprenants et innovants !**
- Nous partageons une même conviction que les solutions d'avenir résident **moins dans le règlement que dans la régulation, moins dans la gestion institutionnelle des compétences et la maîtrise d'ouvrage publique que dans la gouvernance, les expérimentations et les partenariats**, moins dans de nouveaux axes routiers ou ferroviaires que dans la mise en réseaux (par les plates formes et les pôles multimodaux d'échanges par exemple...) et donc dans la multimodalité organisée des infrastructures existantes.
- **Le développement de la loi LOM est fondé sur le constat que la politique des transports n'est plus adaptée aux besoins de tous** et ne répond pas aux risques et opportunités présentés par la transformation multiforme des transports.
- Ainsi, la loi LOM vise à mieux investir dans les services du quotidien, à faciliter le déploiement des nouvelles solutions et innovations conceptuelles et à engager la transition vers une mobilité plus propre tout en introduisant des affirmations fortes au sujet de l'ouverture des données et de la sécurité routière.

Des mesures clés en découlent :

- **Droit à la mobilité**, et non droit aux transports, et mobilité accessible pour tous (personnes handicapées ou dépendantes en particulier) ;
- **Couverture de tous les territoires par des autorités organisatrices de la mobilité** selon le principe de subsidiarité mais avec une région cheffe de file ;
- **Ouverture des données de l'offre de mobilité** de façon opérationnelle avant 2021 et cadres juridiques pour le déploiement des véhicules autonomes, le covoiturage et les offres en libre-service ;
- **Programmation pluriannuelle des investissements de plus de 13 milliards d'euros sur 2018-22**, dont les $\frac{3}{4}$ affectés au ferroviaire et cinq priorités fortes et déclinées pour les transports du quotidien par : le plan vélo (triplement des pistes), le déploiement des points de recharge publics pour véhicules électriques, le soutien aux véhicules propres à énergie nouvelle (gaz, hydrogène...) ; des innovations conceptuelles (plans de mobilité durable, forfait individuel d'aide à la mobilité, zones à faible émission mobilité pour un air plus respirable) et des mesures concrètes pour renforcer la sécurité routière face à l'émergence massive des mobilités dites douces.

Au travers de cette loi, des réponses sont apportées aux grands questionnements des acteurs des transports :

- **Comment concilier la liberté**, notamment celle fondamentale d'aller et venir **avec la transformation des habitudes et des pratiques de mobilité ?**
- **Comment innover** sans faire l'économie d'une réflexion structurée et globale d'aménagement des espaces et des territoires incluant toutes les dimensions (économiques, sociales, environnementales, sociétales, ...etc...) des mobilités ?
- **Comment faire fonctionner de nouvelles formes de collaborations** entre les collectivités (Autorités Organisatrices des Mobilités) et avec les entreprises inductrices de mobilité sur un territoire (personnes, marchandises) ?



2. « Quelles mobilités pour la Ville de demain? » retour d'une enquête citoyens BVA

Régis Olagne : Directeur, BVA Earth - Marc Eynaud : Senior Analyst, BVA

- BVA a réalisé sur octobre 2019 une enquête auprès de 799 citoyens, représentatifs des habitants de communes de plus de 2 000 habitants, afin de mettre en lumière le ressenti des citoyens sur la situation actuelle de la mobilité en ville ainsi que leurs attentes à horizon 2030.
- Malgré un ressenti globalement positif sur la mobilité en ville aujourd'hui, **de fortes disparités des réponses sont observées selon la taille des communes**, notamment sur les sujets du **coût et de l'accès aux alternatives à l'automobile**, ce dernier étant un frein important vers les déplacements multimodaux.
- Néanmoins, nombreux sont ceux qui partagent le **sentiment de détérioration de la situation**, en particulier dû aux **enjeux de partage de l'espace public**. **L'absence de gains en termes de services** malgré la densification du réseau et le développement d'infrastructures est également cité comme moteur d'insatisfaction, soulignant le besoin de développement d'offres de services.
- Lorsqu'interrogés sur leurs priorités pour la mobilité en 2030, les citoyens citent **la qualité de l'air comment enjeu majeur, suivi du coût** pour les habitants de petites et grandes villes, et de la sécurité dans l'espace public pour les habitants de grandes villes.
- Pour plus d'informations sur cette enquête :

<https://www.bva-group.com/sondages/mobilites-villes-2030-sondage-bva-linstitut-esprit-service/>



QUELLES MOBILITÉS POUR LES VILLES EN 2030 ?

Des déplacements quotidiens jugés plutôt positifs...
mais avec de fortes disparités selon le territoire



SÛRS (69%)
FACILES (67%)
RAPIDES (62%)



+ 100 000
habitants



- 20 000
habitants

**MAUVAISE QUALITÉ
DE L'AIR** (60%)
DÉSAGRÉABLE (46%)

COÛT ÉLEVÉ (52%)

38%

des citoyens pensent
toutefois que leurs
déplacements du quotidien
se sont détériorés.

Citadins : personnes résidant dans des
villes de minimum 2000 habitants

Une détérioration de la mobilité liée à...



La saturation du trafic



Les travaux



#1

PRIORITÉ À 10 ANS

Diminution de la pollution
atmosphérique et sonore

Des citoyens qui s'estiment bien informés
sur les offres de transport... mais jugent
les solutions existantes inadaptées

#2

Des attentes complémentaires qui
divergent selon les territoires



- 100 000
habitants

le coût



Agglomération
parisienne

la sécurité



20 000 à 100 000
habitants

l'accessibilité



77%

des citoyens estiment
disposer d'assez
d'informations
pour se déplacer

mais seuls

42%

disent qu'il existe
des alternatives à
leurs déplacements

(29% pour les communes de - 20 000 habitants)



Le multimodal : une solution potentielle... pas encore efficace ?

Déjà **31%**

des citoyens utilisent
plusieurs modes pour
un voyage au moins
une fois par semaine
12% presque chaque jour...

...Mais seul
un sur deux



en sont
satisfaits



Une solution encore
peu séduisante auprès
des non utilisateurs
moins de 30% l'envisagent

qui la juge fastidieuse
& peu opérante
(manque d'interconnexion,
habitudes ancrées...)

3. Impact de la Loi Mobilités pour les aménageurs du territoire

Denis Szkobel : Directeur Développement, Bouygues Energies & Services

- **La conception d'infrastructures immobiles et la mobilité de leurs utilisateurs sont aujourd'hui indissociables.** Faire converger infrastructures et mobilité nécessite une compréhension du territoire et une anticipation de ses évolutions. Ainsi, pour exemple, le plateau de Paris-Saclay s'attend à une explosion de son nombre de visiteurs mais ne dispose pas d'assez d'espace pour construire davantage de routes.
- Cette contrainte, accompagnée d'objectifs de développement de la multimodalité, de création d'offres de services dynamiques et transformables et de la prise en compte des impacts environnements et santé, a poussé les différents acteurs de la zone à collaborer. En effet, **la collaboration entre acteurs de l'écosystème (territoires, utilisateurs, fournisseurs de service, recherche, ...)** est un **facteur de succès clé** face au défi organisationnel que représente la transformation de la mobilité. **L'expérimentation est incontournable pour progresser** dans la mise en œuvre d'écosystèmes pertinents intégrant les fournisseurs de services, usant du déploiement de l'intelligence artificielle dans l'implémentation des solutions, intensifiant l'usage des données dans un cadre sécurisé et la création de nouveaux modèles économiques.
- **La transformation servicielle de l'économie nécessite également de repenser la mobilité** en termes d'économie des plateformes (mobilité intégrée à la conception des bâtiments), d'économie du capital immatériel (valeur créée partagée) et d'économie de la fonctionnalité (infrastructures pensées en termes de service et non d'objet fini).
- Par ailleurs, **la notion d'investissement socialement responsable doit faire partie intégrante de la transformation de la mobilité**, tant sur le plan environnemental que social. Cela sera la règle à partir de 2020 à travers une économie de la fonctionnalité plus hybride, plus inclusive.

4. Quels enjeux de réglementation, sécurité et acceptation sociale autour des mobilités ?

Emmanuel Barbe : Délégué à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur

- **La sécurité, dont la sécurité routière, est un thème fort de la loi LOM.** En effet, la loi LOM vise à proposer une réglementation compréhensible de tous afin de faire face aux enjeux de partage de l'espace public entre piétons, véhicules traditionnels et nouveaux modes de mobilité.
- **Cette réglementation est motivée par la création de nouvelles entreprises dont le modèle économique est basé sur des innovations non régulées,** innovations qui émanent de besoins exprimés par les citoyens d'accès à des alternatives aux transports existants.
- L'innovation constante et rapide des offres de mobilités nécessite en effet la **création d'une norme capable de faire face aux changements permanents** et de répondre au large champ d'exceptions et d'innovations demandées par les nombreux porteurs d'intérêts. Il faut créer les conditions de la régulation. La question se pose ainsi pour la régulation des trottinettes électriques, avec selles et par la suite les véhicules autonomes,...
- Il y a également de vrais enjeux de comportements et d'éducation et civisme routiers à développer.

5. Rôles et opportunités des nouvelles plateformes de mobilités

Jean-Baptiste Rougé : Co-fondateur, My Anatol

- **Le paysage actuel des plateformes de mobilités est très morcelé, limitant la pertinence des services proposés aux utilisateurs**, avec des plateformes construites selon des logiques très différentes :
 - par mode de mobilité : voitures, transports publics, taxis, vélos etc ;
 - dans une logique de mise en relation : VTC, co-voiturage, co-colisage... ;
 - autour de catégories de populations particulières : par exemple la plateforme de mobilité inclusive wimoov ;
 - avec une logique territoriale ou globale.

La conséquence pour les personnes qui se déplacent c'est une profusion de services et d'application, et pour les villes et les opérateurs, il est difficile d'être pertinent sur toutes les plateformes.

A cela s'ajoute **une création de services pensés en termes de besoin de l'individu et non de bien collectif**, ainsi qu'une forme de « colonisation » de l'espace public par des **plateformes globales** qui ne prennent pas en compte les réalités locales.

- **La mobilité est évidemment un domaine clé dans la construction des villes de demain avec des enjeux importants sur au moins quatre dimensions** : l'efficacité individuelle et collective, l'écologie et la qualité de vie, la vitalité économique, la liberté et le vivre ensemble.

Compte tenu de la nature de ces enjeux, il semble logique et même essentiel que l'action publique s'y déploie de manière proactive.

Un exemple à regarder est le projet Toronto Quayside – dans lequel la ville de Toronto a sous-traité à Sidewalk, la filiale Smart City de Google, le développement urbain et la mobilité. Est-ce un modèle d'accès aux technologies les plus avancées ou de captation par les gafa ?

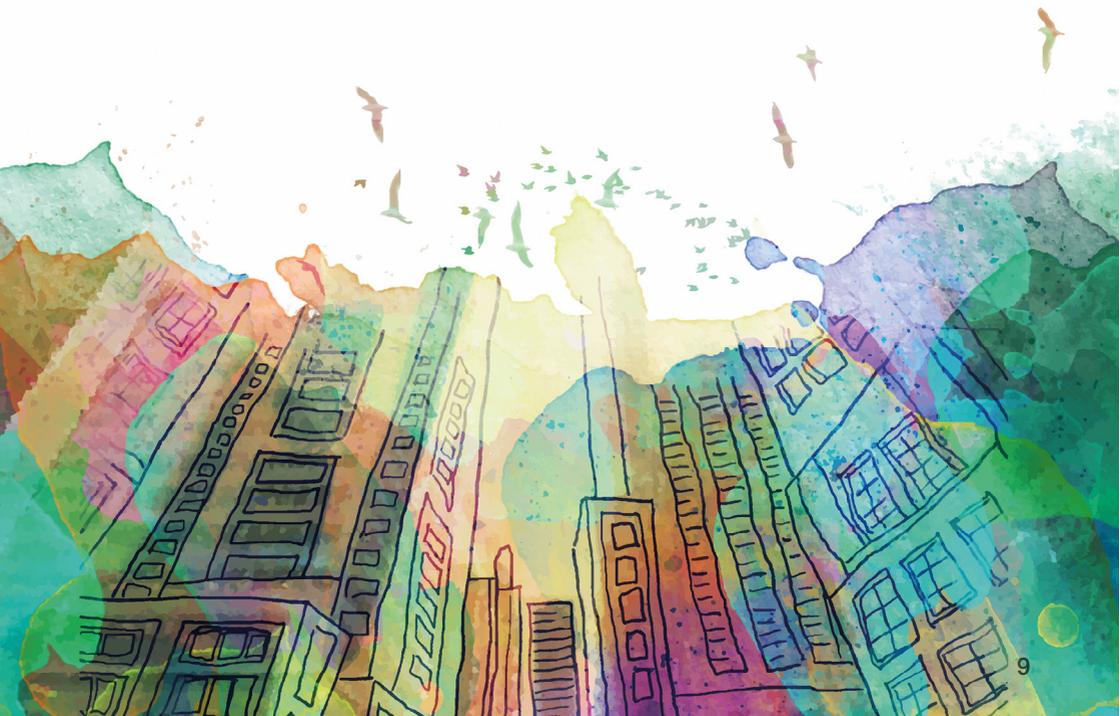


- **La LOM intègre les ingrédients clés qui permettront à l'action publique de se déployer de manière efficace en matière de mobilité avec en particulier trois leviers :**
 - les AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) ;
 - la fluidité des données entre les acteurs ;
 - l'invitation à la responsabilité sociale des plateformes.

Sur cette base, les plateformes peuvent être un formidable levier pour faciliter et accélérer l'amélioration de la mobilité au service des enjeux systémiques et sociétaux de la ville.

- Trois conditions de succès à prendre en compte :
 - **la coopération entre tous les acteurs dans la durée** (collectivités, opérateurs, entreprises inductrices de mobilité, plateformes,...) ;
 - **la régulation par la ville** : structuration de l'intermodalité afin de ne plus subir les calculateurs globaux et piloter de façon proactive les mobilités ;
 - **et l'exploitation du potentiel des données partagées** afin de construire des modèles économiques plus forts au travers du partage de données entre acteurs.

Pour les villes, avec les opérateurs et les entreprises qui s'engagent à leurs côtés, il s'agit de susciter et piloter **la mise en œuvre de plateformes qui seront vecteurs de coopération entre tous les acteurs**, porteurs des enjeux locaux et régulées par la ville, et créatrices de valeurs grâce au partage intelligent des données. Ces plateformes là sont un catalyseur puissant pour accompagner la transformation de la mobilité et construire la ville de demain. Elles sont aussi notre meilleure protection contre le risque des plateformes globales, aspiratrices de valeur et très peu contrôlables.



6. Logistique urbaine et écosystèmes associés : éclairage d'un acteur engagé sur les territoires

Muriel Barneoud : Directrice engagement sociétal, LA POSTE

• Quelques chiffres clés autour de la logistique :

- Le transport de marchandises représente 10 à 20% du trafic en ville, mais est responsable d'un tiers des émissions de CO2, d'un quart des émissions de gaz à effets de serre et de la moitié des particules liées à la circulation urbaine.
- Le transport de marchandises occupe 30% de la voirie et contribue à hauteur de 50% à la congestion des villes.
- La pollution atmosphérique serait responsable chaque année de 500 000 décès prématurés en Europe et 48 000 en France...

Malgré ces chiffres, la logistique ou mobilité des marchandises reste le parent pauvre de la loi LOM.

Il y a un besoin urgent de régulation de l'espace public, d'harmonisation, d'éveil des villes sur ces enjeux logistiques.



- **La réduction de l'espace disponible** est un enjeu majeur pour les villes aujourd'hui sur lequel la mobilité des marchandises a un impact fort.
- En effet, chaque jour, 1,5 millions de paquets sont triés et distribués à New York (voir photo ci-contre), transformant les espaces publics en zones d'activités logistiques, un phénomène grandissant et expliqué par la croissance continue du secteur e-commerce.
- Remplacer la logique de logistique dispersée par celle de **hubs logistiques urbains** permettrait non seulement de fluidifier la mobilité des marchandises mais également d'améliorer la rentabilité des activités logistiques des acteurs privés. Une telle solution impliquerait alors de créer des **collaborations entre acteurs publics et privés** et ce dès **l'aménagement des territoires** afin de réserver des espaces à la logistique en ville.
- Article de référence sur les enjeux liés à la logistique à New York : <https://www.nytimes.com/2019/10/27/nyregion/nyc-amazon-delivery.html>

Synthèse de la matinale sur la loi LOM du LAB Villes de demain

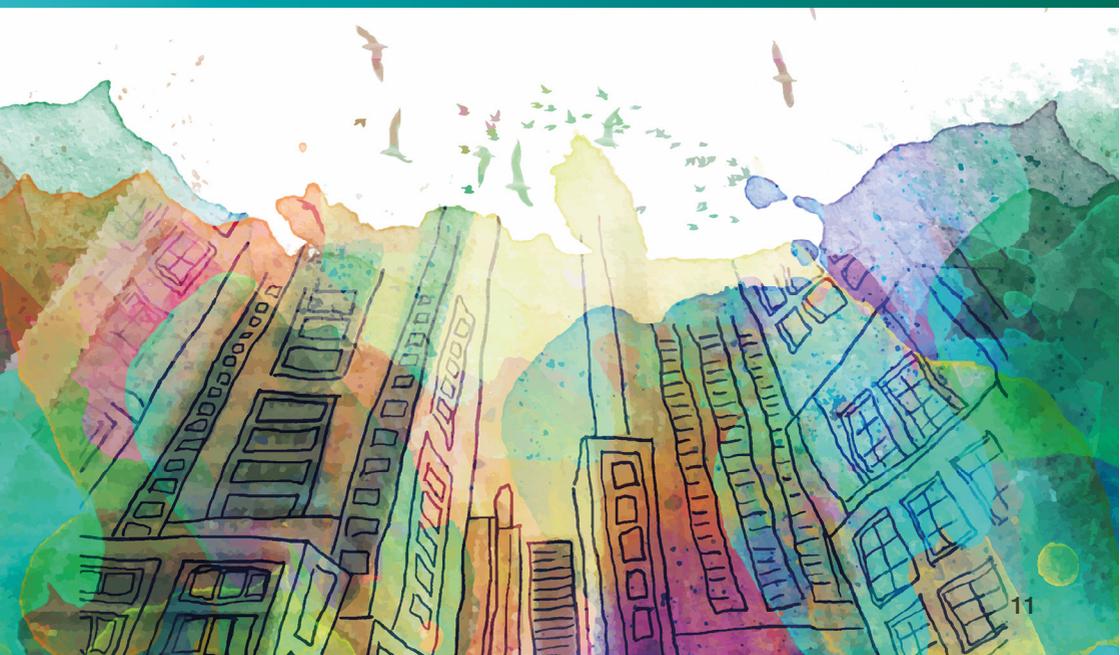
Catherine Livernet : Présidente de Cymbi.O / By.O Group – co-présidente du LAB Villes de demain

- **Régulation proactive et collaboration entre acteurs publics et privés de l'écosystème**, sont les facteurs de succès clés pour transformer la mobilité dans les villes et permettre la création proactive de services intermodaux performants, pensés dès les phases d'aménagement.
- **La co-construction** est en effet un enjeu majeur des territoires qui cherchent à réduire l'usage des véhicules privés mono-passagers de 40% tout en fournissant une énergie décarbonée, et ce dans un contexte de convergence « infrastructures – mobilité », de transformation servicielle de l'économie et de mobilité inclusive.
- La coopération est également la clé pour acquérir de nouveaux savoir-faire et ainsi **créer de nouveaux modèles économiques centrés sur les flux**, et non sur les individus et les marchandises.

REMERCIEMENTS

Nous remercions au nom du LAB Villes de demain l'ensemble des intervenants et participants à cette matinale sur la Loi d'Orientation de Mobilités ainsi que les membres de la « task force » du LAB. Par leur dynamisme et volontarisme, ils contribuent activement au développement de ce LAB afin de permettre à chaque membre de l'IES et leurs invités d'anticiper les grandes transformations auxquelles leurs organisations ont à faire face et les coopérations et nouveaux modèles à mettre en place :

Yasmine Bendjelti By.O, Odile Caillat AFNOR, Marc Eynaud BVA, Marc Debets By.O Group et co-président IES, Catherine Livernet Cymbi.O, Christian Mayeur AFNOR et président IES, Jean-Baptiste Rougé My Anatol, Denis Skzobel Bouygues Energies & Services, ...





À PROPOS DE L'INSTITUT ESPRIT SERVICE

Le service du futur, le futur du service : Préparer aujourd'hui les entreprises aux défis émergents, créer de nouveaux avantages compétitifs et mettre en place des coopérations inédites. Association loi de 1901, think tank créé par le MEDEF, l'Institut Esprit Service (IES) est un lieu ouvert et pluriel qui traite les enjeux de mutations sociétales, économiques, environnementales et sociales. Il réunit des directions générales d'entreprises, administrations, monde académique et organisations diverses, de tous secteurs d'activités. Tous nos membres contribuent à la vie de l'Institut, activités de nos LABS et commissions, learning expéditions, auditions, événements. Nos LABS s'inscrivent dans cette dynamique de prospective pour aborder les nouveaux modèles économiques et collaboratifs et faire émerger des pistes concrètes, partageables, adaptables et réalisables. Plus que jamais, nous ambitionnons un triple niveau d'exigence dans nos activités réflexion prospective associant temps court et temps long, ouverture et échanges, haut niveau de contenu, le tout en mode co-création.

LES TROIS ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE L'INSTITUT :

1. Travailler en 2030, mutations du travail, lien social, agilité, humain & digital, leadership & prise de décision, collaboratif, organisations de demain
2. Villes de demain, nouvelles mobilités, espaces urbains et modes de vie, territoires intelligents, nouvelles voies de coopérations public-privé, santé 2030, partenariat Défense et Intérieur, écosystèmes innovants
3. Nouveaux modèles économiques, marchés émergents, ruptures numériques, servicisation de l'industrie, enchantement client, collaborateur et citoyen, responsabilité sociétale des organisations

LAB VILLES DE DEMAIN

Mise en oeuvre d'une dynamique sur les thématiques attractivité, espaces urbains, mobilités, modes de vie, inclusion, modèles, autour de questions structurantes. Que sera demain une ville « vraiment » numérique et intelligente ? Comment le numérique va-t-il bouleverser les stratégies et coopérations des acteurs de la ville ? Quels seront les bénéfices directs et indirects du smart sur la vie quotidienne des citoyens ? Quels rôles joueront les citoyens, prendront-ils en main leur destinée urbaine ? Quels nouveaux modèles économiques et d'usages mettre en place avec les entreprises, les acteurs publics et les écosystèmes ?... Le tout avec le souci constant de questionner, observer, analyser, valoriser et apporter des repères et réponses aux acteurs en responsabilité.

Ses adhérents reflètent cette diversité.

Les dernières publications sont téléchargeables sur <http://institutespritservice.com>



@IES_News



INSTITUT ESPRIT SERVICE
55, avenue Bosquet, Paris 07
<https://institutespritservice.com>

Pour nous contacter :

Email : institutespritservice@medef.fr
Christian Mayeur, Président
Tel : 06 08 43 72 42