

## Collectivités, mobilisez-vous... pour la mobilité!

**Pourquoi organisons-nous le forum « Mobilité connectée: ingénierie des déplacements économes et innovants » le 3 juillet 2014, au Palais du Luxembourg ?**

Pour partager entre collectivités notre conviction qu'en s'impliquant dans les innovations numériques appliquées à la mobilité, elles vont améliorer le pouvoir d'achat et la vie des habitants, et repenser l'espace et les déplacements.

Mieux, chaque agglomération peut puiser sa priorité de nouveaux usages dans la caverne d'Ali-baba technologique. Les expériences de Nice, de Mulhouse, de Lyon, ou d'Autolib sont, à ce titre, incontournables. Elles seront au centre des débats. Les sociétés privées françaises comme Schneider, Citelum, Egis, aussi car elles auront un rôle dans le paysage mondial de la mobilité connectée. On peut le souhaiter également aux start-up, comme Mentis, représentative de la créativité française.

### La mobilité connectée, c'est déjà plus de pouvoir d'achat pour nos concitoyens:

- 10 000 franciliens font le choix d'abandonner leur voiture personnelle et d'utiliser Autolib et d'autres solutions, leur pouvoir d'achat libéré est de 60 millions d'euros par an. Pour chacun, Autolib représente 500 euros d'économies par mois, 250 euros en frais de déplacement en voiture individuelle et 250 euros d'amortissement du capital.
- Les 900 000 trajets en covoiturage annoncés par Blablacar pour 2014, auront fait réaliser une économie de 40 millions d'euros, si on prend comme référence une contribution de 15 euros pour un trajet qui en coûte 60, seul en voiture ou en TGV.
- Le taxi partagé vers les aéroports de Paris fait économiser 30 euros. C'est potentiellement 210 millions d'euros de surcout effacé pour 7 millions d'utilisateurs et la possibilité de convertir des milliers de passagers au taxi.
- Et pour bien d'autres nouveaux services de mobilité (taxi à la demande, calcul d'itinéraires,...) les économies et les externalités positives sont déjà très importantes.

### La mobilité connectée, des économies, en milliards d'euros, à l'échelle des ménages et des collectivités locales.

Beaucoup d'applications de mobilité naissent en dehors de la sphère publique. Si les politiques publiques se réinventent avec les innovations, d'aujourd'hui et de demain, le potentiel d'économies est considérable.

En effet, le budget “déplacement” est le second poste de dépenses des ménages. Les dépenses de transports représentent 300 milliards d’euros par an, soit 15% du PIB. , la “mobilité” et le “report modal” constituent un enjeu macro-économique.

On a l’expérience récente d’un effet substantiel d’un modèle d’innovation: L’arrivée de Free mobile a permis une économie de 2,5 milliards d’euros par an, du fait de la baisse de 30% des tarifs. Appliqué au transport, un rendement augmenté de 30% des transports représente 100 milliards d’euros d’économies.

La mobilité connectée crée un nouveau secteur d’activités: Les acteurs mondiaux du transport ou du stationnement, autant qu’une myriade de jeunes pousses abritées par nos pôles de compétitivité testent aujourd’hui des applications prometteuses. L’émergence de l’internet des objets, avec sa cohorte de capteurs, de réseaux intelligents, de kiosques multiservices et autres abribus multimédia nous plonge dans un monde aux possibilités encore inexplorées. La France doit tirer des revenus comme prestataire de la mobilité dans un monde confronté à l’urbanisation non durable.

Aujourd’hui, la plupart des responsables de transport s’interrogent et hésitent à entrer dans le jeu. Ici et là, les décideurs ne voient que les obstacles : le coût des investissements, le besoin d’une approche nouvelle de la mobilité et les grands changements d’organisation...

### Trois raisons d’agir au niveau local

- Premièrement, le bénéfice de qualité de vie et d’économies pour les gens est tangible. C’est politiquement payant. Quand une application smartphone compare le temps entre plusieurs modes de transport, et leur différence de coût, le citoyen sait que la faculté de choisir résulte de la politique municipale de mobilité.
- Deuxièmement, l’attractivité. Les territoires ne devraient-ils pas se donner comme horizon d’être prêts à accueillir des voitures sans chauffeur qui s’inséreront dans des solutions multimodales optimisées en temps réel ? Les constructeurs automobiles et des nouveaux entrants nous les promettent d’ici 2018, autant dire demain. Il ne s’agit plus d’une fiction mais d’un risque: celui d’une fracture numérique entre les territoires qui auront préparé la mobilité connectée et les autres.
- Troisièmement, la réinvention des lieux. Les innovations technologiques dans les transports aideront à réinventer l’occupation de l’espace. L’urbanisme est façonné par la voiture individuelle et par la pénurie d’informations. C’est un enjeu de civilisation que de gommer les obstacles aux échanges entre centre ville, banlieue, périurbain et rural.

La mobilité durable est plus qu’un continuum innovant de déplacements multimodaux. Elle est une voie d’amélioration du bien-être, de l’attractivité et de la qualité du territoire.

## Comment nouer des alliances entre acteurs publics et privés ?

Tout voyageur cherche à trouver sur un écran dans une gare ou sur son smart phone les horaires SNCF et les correspondances horaires de bus et de co-voiturage, le tout permettant de choisir le trajet le plus rapide, autorisé par un seul ticket virtuel !

La mobilité connectée oblige à de nouvelles collaborations entre :

- Les gestionnaires de transport
- Les spécialistes des collectivités locales : systèmes d'information, aménagement et voirie, stationnement, commerce de centre ville, transports privés et en commun
- Les sociétés privées : stationnement, gestion des feux de circulation, aménagements, éclairage,...

On aura demain dans les collectivités locales des élus et des directions organisées selon la nature des déplacements et non plus selon les modes de transport: proximité, infra-agglomération et longue distance. Grands architectes de flux, ces directions auront autorité pour concevoir et organiser les mobilités intermodales.

La fonction publique territoriale doit se doter de compétences d'ensembliers de solutions numériques et de pilotage de marchés innovants, facturables selon les performances.

Tous les acteurs privés et publics sont invités à co-construire le nouveau paradigme adapté à chaque territoire. Le temps est venu de consortiums constitués d'entreprises privées et de collectivités locales attirant les meilleurs ingénieurs.

L'addition d'infrastructures de transport ne distingue plus les collectivités locales. C'est le meilleur service rendu aux utilisateurs qui fera la différence.

La réforme territoriale réussie n'est-elle pas celle qui va réunir le plus d'acteurs publics et privés autour d'une vision apaisée de la mobilité et du territoire connecté ?

**Yves Krattinger**

Sénateur de Haute-Saône  
Vice-président de l'ADF,

**Pascal Perez,**

Galilee.SP, des fonctions publiques au cœur de  
l'innovation

**3 juillet 2014 « Forum mobilité durable : ingénierie des déplacements économes et innovants » Palais du Luxembourg**