

DÉFI

3

Le numérique pour une approche collective des mobilités durables

1

En synthèse

- ◇ Le numérique formule déjà de nombreuses promesses au service des mobilités durables : optimiser les trajets, augmenter le taux d'occupation des véhicules, diversifier les formes de mobilité, favoriser les mobilités collectives et actives...
- ◇ Pour autant, les innovations à l'œuvre ne tirent pas dans le même sens : si elles enrichissent les offres de mobilité existantes, elles en complexifient aussi l'orchestration et la gouvernance ;
- ◇ Pour avancer, les acteurs publics pourraient mieux formuler leurs intentions environnementales, travailler sur des formes plus collectives d'innovation et inventer de nouvelles formes de gouvernance ;
- ◇ Les innovateurs gagneraient à mutualiser des moyens et des ressources et proposer des réponses communes, plus faciles à appréhender par les acteurs publics, les utilisateurs et les autres acteurs de la mobilité.



1 L'enjeu : intégrer les innovations dans la gouvernance de la mobilité

En travaillant sur la "ville numérique réelle", l'"expédition" [Audacities](#)⁹ de la Fing et l'Iddri (2018) soulignait que le défi des [Mobilités Durables](#) consiste à organiser une "transition conduisant à moins d'autosolisme et davantage de multi-modalités, à un système de gouvernance capable de coordonner l'ensemble des offres et de préserver la viabilité financière".

Le numérique contribue-t-il à relever ce défi ? En partie seulement.

Au niveau mondial, dans tous les pays développés, nous sommes en présence d'un écosystème large, formé d'une multitude d'acteurs hétérogènes, potentiellement concurrents mais également de plus en plus dépendant les uns des autres. Par ailleurs, de nouveaux acteurs mondiaux arrivent dans l'écosystème et enfin, la part de valeur portée par le numérique grandit. Tout ceci se passe dans un temps réduit au regard des capacités d'adaptation des

outils industriels. Cet ensemble de contraintes pèse sur les acteurs individuellement et collectivement. Pour redonner des degrés de liberté, il est essentiel d'apporter des ressources utiles, ouvertes et manipulables aux entrepreneurs. Cette transition est à la fois technique, organisationnelle mais surtout culturelle.

Le numérique a largement rebattu les jeux d'acteurs dans la mobilité

L'innovation numérique s'est effectivement largement invitée dans le secteur des mobilités, et depuis longtemps déjà :

Δ Pour optimiser les trajets en voiture et augmenter le taux d'occupation des véhicules particuliers, ce qui peut contribuer à réduire l'empreinte carbone de la mobilité automobile (même si ce n'en est généralement pas la motivation principale) ;

Δ Pour favoriser une mobilité mul-

ti-modale entre véhicules individuels, transports en communs et nouvelles offres de mobilité (covoiturages, vélos ou véhicules partagés, free-floating vélos, trottinettes en libre service...);

Δ En ouvrant la voie à la voiture autonome, qui cristallise à elle seule la plupart des promesses : autopartage et covoiturage, optimisation d'itinéraires, multiplication des usages (transport de marchandises, utilisation comme "batterie urbaine"...), etc.

Contrairement aux idées reçues, cette innovation ne se résume pas aux multiples plateformes (BlaBlaCar, Uber, Koolicar, Waze et autre Gobe.ebike) portée par des start up qui fondent leur modèle sur la collecte et l'exploitation de grandes masses de données en temps réel. Ainsi, la base de données "crowdsourcée" par les utilisateurs [OpenStreetMap](#) permet de générer des cartographies ouvertes, utilisables dans de nombreuses situations de mobilité ; certaines plateformes de covoiturage courte distance sont opérées par les acteurs publics, de même que de nombreux services de mobilité multimodaux (information, billetterie, etc.) ; les grands opérateurs urbains, les constructeurs et loueurs automobiles, sont également actifs dans ces champs d'innovation.

Devant la diversité de l'innovation

numérique en ville et des acteurs qui la portent, Audacities propose 6 clefs de lecture pour juger de l'"intensité de la déstabilisation" de l'innovation en fonction de son audience, sa légitimité, son indépendance vis à vis de l'acteur public, ... ;

Il en ressort que la diversité des propositions la rend ainsi difficile à lire pour les acteurs publics, et s'accompagne de nouvelles tensions.

Des plateformes sont ainsi régulièrement montrées du doigt pour leur concurrence déloyale (plateformes de VTC) ou leur mépris des règles d'urbanisme en matière de circulation (Waze).

A cela s'ajoutent des déstabilisations sociales : affrontements entre Uber et les syndicats de taxis, usages détournés des infrastructures (stationnements sauvages de covoiturages, flottes de vélos inutilisables abandonnés dans l'espace public).

D'autre part, la place centrale des données et des algorithmes met en lumière des enjeux aigus sur la gouvernance de la donnée, leur propriété, leur ré-utilisation, leur ouverture tout en faisant peser des risques en terme de vie privée - encore plus à l'heure du RGPD (Règlement général sur la protection des données).

9. Porté par la Fing et l'Iddri en 2017, ce travail a produit de nombreuses monographies sur les mobilités durables, les civic tech, le commerce de proximité, la qualité de l'air...



Des innovations individuelles à une approche collective des mobilités durables

Si le numérique a ainsi largement transformé les systèmes de mobilité et les manières de se déplacer, il ne tire pas forcément et de manière uniforme dans le sens des mobilités durables.

Pour y parvenir, il devra d'abord **se mettre au service d'intentions claires**: le co-voiturage ne permet pas "par essence" de faire baisser le nombre de véhicules en circulation puisqu'il incite aussi à se déplacer plus en étant moins cher, la voiture autonome peut très bien avoir un impact significatif si elle est conçue comme un véhicule partagé et collectif mais peut aussi avoir une empreinte considérable si elle ne fait que remplacer la voiture individuelle...

Il devra également se penser comme **le support d'approches plus collectives de l'innovation**, accompagner de nouvelles formes de gouvernance et nouer de nouvelles formes de partenariat et de collaboration entre acteurs privés et publics.

Pour les acteurs publics, l'enjeu est en effet de résoudre la tension entre une intention des plateformes à garder leur client proche, et la mise en place d'une véritable intégration de ces plate-

formes comme "mobility as a service".

Comme le résume Audacities, "ces nouvelles formes de mobilité posent la question du modèle d'accès : il faudra savoir combiner système subventionné facilitant l'accès à tous et offres fonctionnant sur une sélection par la capacité à payer, pour assurer une mobilité correspondant au mieux aux attentes de chacun tout en répondant à une question d'inclusion sociale fortement mise en avant actuellement."

SOURCE : AUDACITIES - INNOVER ET GOUVERNER DANS LA VILLE NUMÉRIQUE RÉELLE, FING / IDDRI, 2018

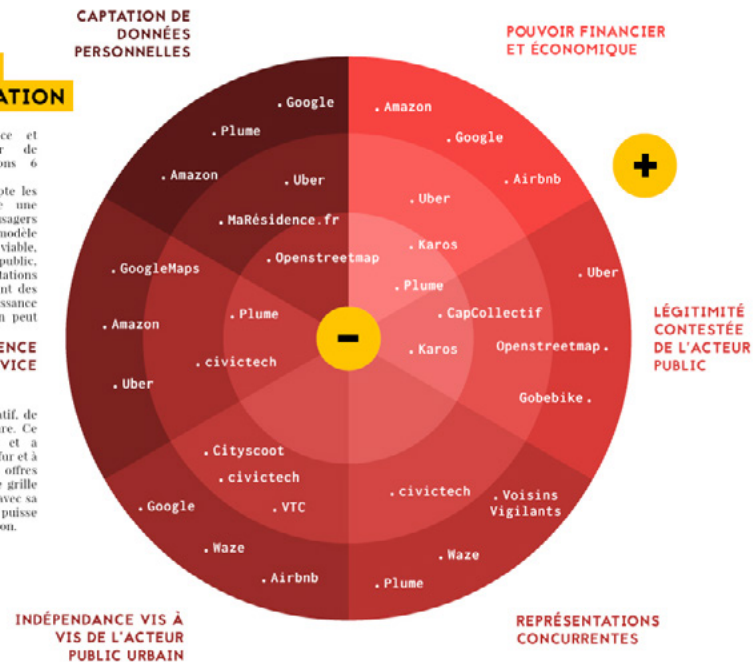
EVALUER L'INTENSITÉ DE LA DÉSTABILISATION

Pour prendre de la distance et décrypter le réel pouvoir de déstabilisation, nous proposons 6 critères.

Plus l'acteur du numérique capte les données personnelles, suscite une audience et un nombre d'utilisateurs important, dispose d'un modèle économique et financier viable, conteste la légitimité de l'acteur public, propose de nouvelles représentations dans la ville, et est indépendant des ressources maîtrisées par la puissance publique, plus la déstabilisation peut être importante.

AUDIENCE DU SERVICE

Nous avons testé, à titre illustratif, de placer des exemples sur la figure. Ce placement peut être discuté et a également vocation à évoluer au fur et à mesure que ces acteurs et leurs offres mûrissent. Nous proposons cette grille pour que chaque acteur urbain, avec sa connaissance fine du contexte, puisse évaluer lui-même la déstabilisation.





2 L'agenda de Transitions² pour réaliser la promesse des mobilités durables

Acteurs, initiatives et réseaux déjà engagés à relever ce défi

Plusieurs intentions ou projets vont aujourd'hui dans le sens d'une meilleure contribution du numérique aux mobilités durables, inscrite dans des approches plus collectives :

- Δ Des "agendas" d'acteurs publics engagés dans le sens de l'orchestration et la médiation de nombreuses initiatives : [le plan national](#) pour favoriser le covoiturage, avec des voies de circulation dédiées, des places de covoiturage réservées, etc. ; la plateforme Optimod'Lyon qui permet de créer une carte en temps réel et prédictive de toutes les alternatives de mobilités à disposition ;

l'expérimentation du [département de l'Essonne](#) sur le covoiturage courte distance ; les coopérations entre [la ville de Nice](#) et Uber pour proposer des transports de nuit complémentaires ou entre [Lille](#) et [Waze](#) autour d'un

partenariat d'échange de données et de facilitation d'accès au stade Pierre Mauroy...

- Δ De nouvelles formes d'émergence de l'innovation à l'instar du [Boot-Camp de la transition énergétique et, écologique et économique](#) initié par l'ADEME, qui invite les innovateurs à travailler sur des défis "radicaux" proposés par les territoires (une mobilité zéro carbone, multiplier par 4 la part du covoiturage...);
- Δ Des projets collectifs d'innovation et de prospective : le [Compte Mobilité imaginé par la Fabrique des Mobilités](#) qui mutualise la connaissance sur les informations de mobilité et met en relation l'écosystème des mobilités durables ; le [réseau Yélo](#) à La Rochelle qui centralise toutes les alternatives en termes de mobilité, vélo, voiture, bus, bateau, etc.. le

Autres ressources :

- Le [wiki de la Fabrique des mobilités](#), qui documente en permanence sa démarche auprès de son écosystème.
- Les [infographies](#) de l'expédition Audacités ainsi que le [cas d'étude "Mobilités durables"](#), 2018
- ["Mettons la mobilité autonome sur la voie du développement durable"](#), Iddri, 2018
- ["Mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics"](#), Iddri, 2016

projet [Self Data Territorial](#) initié par la Fing qui invite à s'intéresser à la contribution des données personnelles des individus aux mobilités durables - dans un cadre qui leur assure un libre usage et un contrôle sur leurs propres données...

- Δ La Fabrique des Mobilités lance 12 travaux pour produire des communs, ressources ouvertes et utiles à l'écosystème dans plusieurs domaines comme le covoiturage, le vélo, la voiture connectée ou encore les traces de mobilités.

Des actions collectives à engager ou poursuivre

Audacités propose quelques pistes pour engager l'innovation numérique dans une approche plus collective, qui peuvent être sources de nouvelles approches des mobilités durables :

- Δ [Innover dans l'innovation urbaine](#), en s'inspirant des caractéristiques des modèles numériques (l'ouverture, l'agilité, la collaboration...) pour appuyer leurs intentions en matière de mobilités durables : imaginer des structures institutionnelles légères, être transparent sur les algorithmes, inciter les



acteurs à la collaboration...

- △ **Innover dans les formats de collaboration entre acteurs publics et privés de la mobilité**, à l’instar du partenariat entre SNCF, Transdev, Blablacar et RATP pour construire un “entrepôt de données” commun ;
- △ **Aller au-delà d’un unique “modèle d’innovation startup” et développer de réelles politiques d’innovation urbaine** : lancer des “grands défis” aux innovateurs, s’inspirer des mécanismes des “budgets participatifs” dans leurs politiques de soutien à l’innovation, mettre en débat l’innovation urbaine sur le modèle des “agoras”...