



## **Journée ATEC ITS France**

### **La mobilité à l'heure du partage : Quelles opportunités d'innovation**

*En partenariat avec SETEC, Mairie de Paris, Colas, Kapsch*

#### **Introduction**

**Christophe NADJDOVSKI, adjoint à la Mairie de Paris, chargé des transports et de l'espace public.**

Avec les nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage, partage de parking, 2 roues), 4 véhicules sur 5 pourraient être supprimés dans la Ville. Les technologies numériques, le partage de l'information, l'open data, le 'crowdsourcing favorisent et facilitent l'accessibilité des mobilités. Mais ces évolutions entraînent aussi des conflits (cf Taxis et VTC). Le cadre juridique doit réguler cette libéralisation sauvage. Pour les villes, la mobilité partagée est une aubaine. On remarque que les véhicules sont stationnés pendant 92% de leur temps ! Il y a lieu de rationaliser l'espace public (cf [étude sur Lisbonne](#)). L'espace public dévolu à la voiture auto-soliste, vision du 20<sup>ème</sup> siècle, doit être partagé avec d'autres modes de transport. Nous entrons maintenant dans l'ère de la multimodalité et de l'offre intégrée.

A Paris, Velib, mis en place depuis 2007 (300 000 abonnés/an, utilisation en moyenne de chaque vélo de 6 à 7 fois) est un succès. Il pourrait s'étendre à l'échelle de la Métropole. Plus récemment le service SVP (Service de Véhicules Partagés en boucle) a récemment été mis en place et est complémentaire d'Autolib. L'expérimentation, dans le quartier de Montorgueil, vise à optimiser la flotte de véhicules des artisans et commerçants et à leur proposer des véhicules électriques.

Paris a ouvert ses données via le service [Parisdata](#) et mettra bientôt d'autres données en ligne (bornes de recharge, info temps réel ...). La Ville souhaite travailler de plus en plus avec les startups.

**Eric PERARD, Directeur Général de Setec ITS, pour les SetecLabs**

Setec, c'est 2400 collaborateurs. SetecLab a été créé il y a 3 ans pour participer aux innovations de rupture. Une trentaine d'ingénieurs essaient de décrypter les tendances et accompagnent les projets innovants. 3 thèmes sont abordés : les objets connectés, la transition énergétique et les smart cities. [Setec Smart efficiency](#) est une startup créée par Setec. Padam est une startup aidée par Setec. SetecLab est ainsi centré sur l'open innovation et le programme d'innovation '[challenge data city](#)' qui associe la Numa, Ville de Paris, la DGE, Vinci, Nexity, Cisco, le Ministère de l'Economie et des Finances.

#### **Atelier 1 : définir la mobilité partagée, la mobilité collaborative**

**Pascal MOURIER, CEO et co-fondateur de TAYO**

Il s'agit du Blablacar des professionnels : [www.mytayo.com](http://www.mytayo.com) . Le déplacement des professionnels se monte en 2013 à 26 milliards d'€ : frais de mission 10,8 M€ soit (41%, MICE (meetings/conférences) 6,3 M€ soit 25% et les transports 8,9 M€ soit 34%. Les autres acteurs qui gravitent autour de ces activités sont : [KDS](#) (solutions de gestion des déplacements professionnels et des notes de frais pour les entreprises internationales), [AMADEUS](#) (gestion de l'écosystème du voyage), [Sabre](#) (solutions appliquées au voyage et destinées aux agences de voyages, aux entreprises, aux fournisseurs, aux développeurs), [Traveladoo](#) (éditeur européen de plates-formes Web et mobiles pour la gestion des voyages d'affaires et des frais professionnels), Expedia, American Express.

On constate que les entreprises ont des contraintes sur le plan budgétaire, le respect des normes RSE et de la loi sur la transition énergétique – PDE. Tayo permet d'apporter des solutions de mobilité partagée pour les professionnels et leur permettre de voyager ensemble.

**Julien FLAGEUL, chargé de mission Ville de Paris pour le [label SVP](#).**

SVP est un service d'autopartage en boucle, développé dans la simplicité et accompagnant les acteurs de l'autopartage. L'objectif est de libérer de l'espace public. On estime qu'une voiture en autopartage remplace 7 voitures individuelles. SVP est né d'une demande forte des acteurs de l'autopartage. Il s'agit d'une collaboration entre acteurs privés et la collectivité. Pour Autolib, le temps de trajet est en moyenne de 35 mn mais la durée de location d'un véhicule pour le service SVP est de l'ordre de la ½ journée, la journée ou du week-end.

Dans le cadre d'un appel à projets, 3 opérateurs ont été retenus : Communauto, Matcha et Zipcar. 113 stations de 10 m (2 véhicules) ont été créées. Elles sont majoritairement implantées près de celles d'Autolib. Quatre critères ont été retenus pour les véhicules des opérateurs : la motorisation vertueuse, le montant de la redevance, la diversité des véhicules en termes de capacité, le maillage du territoire. 9 candidats ont répondu et suite à l'évaluation des propositions, le Conseil de Paris a pris sa décision en juillet 2015. L'inauguration du service a eu lieu en novembre 2015 avec 40 véhicules électriques, 165 citadines et berlines hybrides, 21 véhicules à essence. Une évaluation de cette 1ère phase sera effectuée.

Le service se veut simple pour l'utilisateur (paiement, accès à l'information). Les opérateurs définissent leur propre grille tarifaire (abonnement, course occasionnelle). Le prix du service se situe entre 5 et 9€/h.

**Bertrand BILLOUD, Directeur Marketing et communication [chez Kisio Digital](#)**

Canal TP est devenue Kisio Digital qui regroupe EFFIA Synergies, Canal TP, MTI Conseil, Motion Lines. Kisio travaille avec Keolis, la SNCF, les Régions, certaines villes. Kisio fabrique des logiciels coopératifs et ouverts. Elle gère également en parallèle les données (soft power, plateforme de logiciels + données). Son logiciel phare est Navitia qui est en open source sur Github (plateforme open source réglementée), fournissant un accès à des développeurs, des opérateurs (Tisséo), des chercheurs. Elle estime que l'open source, en 2014 a fait gagner +15% de performance, les développeurs remettant dans le pot commun leur développement.

Tisséo a repris le logiciel de création de fiches horaires 'Time Table' pour coproduire avec Kisio un guide horaire à l'échelle du réseau de transport. C'est un bon exemple de mutualisation. Kisio

accompagne des opérateurs sur l'open data (Keolis et Opendatasoft), la Ville de Rennes '[ou est mon bus](#)' avec OSM (OpenStreetMap).

Kisio travaille aussi sur les APIs (Navitia.io). La composition d'API diverses crée de nouveaux services : APIs Transport + APIs sur l'immobilier pour par exemple cibler un logement avec des caractéristiques définies, accessible avec certains modes de transport en un temps déterminé.

### **Gaelle LESTEVEN, chercheur à l'Ecole des Ponts ParisTech – Laboratoire Ville Mobilité Transport**

Il y a plusieurs formes d'autopartage : l'autopartage en boucle, l'autopartage en trace directe, l'autopartage entre particuliers et l'autopartage pour les touristes. Mme Lesteven s'intéresse à cette dernière forme d'autopartage, sur la base d'un service qui existe déjà à Orlando : Drive Electric Orlando (Parc Disney). Ce service prend en compte le tourisme vert et l'environnement ainsi que la pédagogie et la diffusion par l'expérimentation. Comment transposer ce modèle à Disney Val d'Europe. Ce service de véhicules électriques intéresse les hôtels et encourage les touristes à rester plus longtemps. L'autonomie du véhicule est de 50 à 70 km et donc il est possible d'aller à Versailles, au musée de la Grande Guerre à Meaux .... Les différents scénarios et modèles économiques reposent sur les éléments suivants : offre commerciale simple, panel de 100 à 1000 familles, 50 à 200 véhicules, on s'attend à un taux de rentabilité à 7 ans. Les questions : enjeu de la demande, qui paie les bornes de rechargement, le raccordement au réseau électrique, le recensement des hôtels, les externalités ?

### **Julien HONNARD, Président & cofondateur de [Ways-Up](#)**

Ways-up est un service de covoiturage domicile-travail. Il existe de très nombreuses plateformes d'entreprises ou de collectivités. Mais ce morcellement fait qu'elles n'atteignent pas la masse critique permettant la rentabilité du service.

Dans une entreprise, il y a encore beaucoup de marge pour passer de 2 à 3% de collaborateurs qui covoiturent à 30%. Pour fluidifier le trafic, il faudrait supprimer un véhicule sur 10.

Ways-up traite 14 000 trajets/jour en Ile de France (Saint-Quentin en Yvelines, Suresnes, Massy...) . Le service s'est attaqué à différentes contraintes : la contrainte d'itinéraire ; les horaires variables ; le partage des frais qui sont calculés automatiquement par la plateforme. L'intérêt est : l'attractivité RH pour les entreprises, un gain de pouvoir d'achat, moins de fatigue (quand on est à plusieurs le temps passe plus vite), convivialité.

Ways-up travaille avec des zones d'activités sur la région parisienne et des entreprises importantes (plus l'entreprise est importante, plus c'est rentable) et va se développer sur Lille (Boulangier, Norauto).

## **Table ronde 1 : La mobilité partagée, un changement de paradigme**

Laura BRIMONT, chercheuse à l'IDDRI : La voiture partagée est une pratique qui n'est pas nouvelle (autostop) mais avec les nouvelles technologies, on peut étendre le nombre d'utilisateurs. Il faut optimiser les systèmes existants. Comment mieux remplir les véhicules ?

Nicolas LOUVET, Directeur de 6-t : le partage est pratique. Pour fonctionner ces systèmes ont besoin d'une masse critique. Mais le mode le plus répandu et de loin, est le véhicule individuel.

Guislain DELABIE, Ouishare : l'objectif du service Ouishare est d'analyser ces modèles antagonistes , accompagner les acteurs sur le plan économique et sociétal. Dans quelles conditions peut-on tirer un bénéfice de ces services ? L'économie collaborative est une utopie (approche antagoniste entre économie et collaboratif).

Frédérique LORENTZ, Directrice associée de Koolicar : Koolicar a été fondée il y a 2 ans. C'est une plateforme de mise en relation pour la location de véhicules. Un boîtier permet de simplifier le service. Ainsi il n'y a pas de contrainte de rencontre entre le loueur et le client. C'est un libre-service, le système calcule le nombre de kilomètres et établit automatiquement la facture.

Nicolas LOUVET : Uber est un accélérateur et fait face à une demande. A San Francisco, 50% des trajets s'effectuent avec Uber Pool. Le covoiturage urbain dynamique est plus compliqué à mettre en place.

Laura BRIMONT : Il y a une différence entre le covoiturage qui ne permet pas de gagner de l'argent mais de participer aux frais du transport et Uber qui est une plateforme qui veut gagner de l'argent mais qui est une brique dans la chaîne de transport. Ce système ne doit toutefois pas outrepasser la réglementation en vigueur. Il ne faut pas cloisonner les modes de transport pour ne pas écarter les innovateurs.

Nicolas LOUVET : 4 à 5% de la mobilité pourraient être portés par des opérateurs privés. Actuellement ce sont les collectivités qui dépensent pour la mobilité.

## Retours d'expériences

Nicolas LOUVET : pour les modes de transport partagé, comment optimiser l'offre existante ? Comment assurer la complémentarité avec l'offre structurante ? Est-ce que le service répond aux attentes des résidents ? Il semble que le VTC soit utilisé dans les communes de résidence (clients proches du lieu des chauffeurs). Ces services induisent de l'activité et des trajets de périphérie à périphérie. Mais on peut aussi se poser la question de savoir si le VTC ne crée pas plus de trafic. On s'aperçoit aussi que 6% des clients Autolib utilisent ce service régulièrement pour aller au travail et ne prennent donc plus les TC. Ils soulagent peut-être un peu plus les TC mais accentuent le trafic d'Autolibs sur la voirie. Le problème est complexe. Les collectivités sont plus à l'aise avec un système de transport qu'elles maîtrisent.

Laura BRIMONT : Comment les collectivités mesurent-elles l'arrivée de nouveaux acteurs ? Il y a une distinction entre courte et longue distance dans le domaine des mobilités partagées. La rentabilité est meilleure sur les longues distances. Les contraintes sont plus fortes sur les courtes distances, ainsi que la rentabilité (quelques centimes sur un trajet de 10 km).

On est encore dans un environnement où le véhicule individuel occupe une place forte. Le tout TC ne répond pas à toutes les situations et il est cher. La grande majorité des collectivités est attentiste. Ces nouveaux modes doivent-ils être intégrés aux services publics ?

Frédérique LORENTZ : Les grandes collectivités sont intéressées mais ne savent pas comment aider les acteurs privés. Pourtant ces derniers ont besoin de contacts en local. Ainsi Koolicar a mené une expérimentation à Bègue et la Mairie a joué le rôle de facilitateur entre Koolicar et les habitants.

Nicolas LOUVET : les délais ne sont pas les mêmes pour tous (SNCF : 25 ans ; collectivité : 2 mandats ; Koolicar : 6 mois). Les collectivités ont besoin d'outils et de chiffrer ces nouvelles solutions et les économies réalisées.

Laura BRIMONT : qui va au final agréger les données ? Moovit semble se positionner pour agréger les données en open data et les données du crowdsourcing. Faut-il un acteur central ?

Francis DEMOZ : Faut-il un nouveau cadre juridique ?

Nicolas LOUVET : les services évoluent plus vite que les lois. Il faut faire de la jurisprudence, organiser un Grenelle de l'économie du partage.

Guislain DELABIE : il faut préserver nos capacités d'innovation, mettre en place des principes clairs et respecter les règles.

Laura BRIMONT : ces nouvelles mobilités vont-elles faire partie des services publics ? Quels sont les règles en matière de fiscalisation (revenus, partage des frais, justifications ...) ? Koolicar a créé un collectif pour apporter des explications au Gouvernement. Elle précise que dans le cas du service Koolicar, le propriétaire du véhicule ne gagne pas d'argent. Il s'agit simplement d'un partage de frais.

Guislain DELABIE : la création de voies réservées aux USA n'est pas un facteur déterminant pour les acteurs privés. Ce n'est apparemment pas un facteur d'accroissement du développement de ces services.

## **Atelier 2 : un jeu d'acteurs ré-inventé ? Le citoyen au cœur de la mobilité partagée et collaborative**

**Thomas DELIGNY, Directeur technique IXXI**

[IXXI](#) fait partie de l'écosystème RATP. Avec le développement du digital et de la cartographie, la recherche d'itinéraire s'effectue maintenant de porte à porte. On va d'un point A à un point B, en privilégiant certains modes. Avant on préparait le trajet mais maintenant non seulement on intègre cette phase de préparation mais on effectue aussi un suivi du trajet, l'optimisation du parcours et on traite le 'feedback' de l'utilisateur. On est passé du TC au multicanal : autopartage, covoiturage ... Il faut intégrer différentes plateformes de données.

La fermeture du RER A pour entretenir les voies a permis de réaliser un partenariat avec Sharette mais l'expérimentation ne s'est pas poursuivie, Sharette semblant plus fonctionner avec des communautés.

[Heetch](#) (mise en relation entre particuliers et chauffeurs amateurs la nuit) semble faire une percée intéressante mais cette startup propose un service qui n'est pas encore mature.

La RATP a lancé un fil Tweeter par ligne. (55 000 abonnés sur le RER A). La RATP met en ligne tous ses sons sur Soundcloud. (ex : partage de poèmes en station).

La RATP, accompagnée par la Numa, a organisé un [hackathon](#) visant à imaginer de nouveaux services digitaux pour un réseau plus sûr, plus simple et plus solidaire. L'édition 2016 a pour thème « Le vivre-ensemble » (8 au 10 avril 2016). Comment des jeunes développeurs peuvent-ils remettre en cause les développements à la RATP ? Pour cela il faut leur fournir des données. Mais toutes les données ne sont pas encore disponibles (temps réel).

IXXI a lancé [Zaléou](#), une application gratuite de commande de taxis. IXXI est aussi impliqué dans le projet de mobilier urbain (station du futur : partager, échanger) et la gestion de parc à vélos avec le pass navigo.

### **Gael SAUVANET, Directeur technique de la Compagnie des Mobilités chez Géovélo**

[Géovélo](#) est un outil de la mobilité permettant un calcul d'itinéraire vélo de A à B suivant les aménagements cyclables. L'outil permet de recenser les circuits touristiques, les types de voies, les pentes, la cyclabilité des tronçons de voie, les arceaux vélos, la disponibilité des VLS. L'application permet de faire du guidage en temps réel. Les collectivités sont intéressées par le développement et la communication autour du vélo.

Géovélo sur Tours cherche à se constituer un gisement de données, notamment sur la partie statistique des trajets parcourus. L'application est basée sur OSM. Les utilisateurs Géovélo remontent des informations et des anomalies. Les contributions n'ont lieu que sur les aménagements cyclables.

Géovélo a mis en place des outils de vérification de la qualité des données. Il y a une volonté à vouloir constituer un référentiel d'aménagement cyclable. Le site [amenagements-cyclables.fr](#) permet de dresser un comparatif entre les régions et donc de sensibiliser les contributeurs.

Les collectivités n'ont pas forcément les moyens techniques pour recenser les informations et délèguent cette mission à Géovélo. L'efficacité est plus importante avec une communauté de cyclistes.

### **Guy FREMONT, Responsable Pôle Prospective SANEF**

SANEF gère 2000 km d'autoroute dans le Nord, l'Est et la Normandie.

Elle a mis en place plusieurs fils Tweeter :

- [@sanef-autoroute](#) (A1,A4...)
- [@sagn-autoroute](#)
- [@A14-autoroute](#)
- [@sanef-groupe](#) (site institutionnel)
- [@sanef-1077](#) (107 .7 FM)

SANEF a signé un partenariat avec Waze pour le partage d'infos trafic dans le cadre du programme Connected Citizens de Waze. Waze fournit ainsi à ses partenaires des données, générées en temps réel, sur les incidents ainsi que les ralentissements signalés par les conducteurs eux-mêmes. En échange, Sanef indique à Waze, en temps réel, les zones de travaux, les accidents ainsi que les données concernant les événements ayant un impact sur ses réseaux. C'est un contrat gagnant-gagnant.

L'application 'circulez Malin' intègrera aussi les données de Waze.

Mais SANEF ne travaille pas de manière exclusive avec Waze. Elle continue à travailler avec ViaMichelin, TomTom, Coyotte...

### **Thomas MATAGNE, Président co-fondateur d'[Ecov](#) et Pascale SOLIGNAC, Directrice des Transports au Conseil Départemental du Val d'Oise**

La collectivité crée des aires de covoiturage après avoir analysé les données de trafic. Elle a souhaité créer un nouveau service de mobilité, en considérant que la voiture est un TC comme un autre. Ce système est complémentaire à l'offre de bus. Les aires de covoiturage sont situées sur des routes secondaires avec un trafic suffisant.

Ecov est une start-up (SAS) inscrite dans l'économie sociale et solidaire, créée en 2014. Les stations Covoit' permettent de mettre en relation les passagers avec des conducteurs qui passent au bon endroit, au bon moment. Elle équipe chaque aire de covoiturage d'un panneau électronique.

Le passager se rend à la station. A la borne de la station, il se crée un compte ou s'identifie, puis indique sa destination. Il obtient une estimation du temps d'attente et une indication du prix. Si cela lui convient, il valide et obtient un ticket. Sa demande de covoiturage est affichée sur les panneaux lumineux de la station : tous les conducteurs qui passent à proximité sont informés. Lorsqu'un conducteur s'arrête, le passager peut monter et donner son ticket au conducteur.

### **Table ronde 2 : les modèles économiques de la mobilité partagée**

Olivier RAZEMON, journaliste : tout le monde rêve d'un transport rapide (tapis volant). C'est pourquoi la moto est répandue en zone urbaine. La mobilité n'est jamais gratuite (coût d'infrastructure, de personnel, d'équipements..). Le déplacement peut être stressant, il coûte aux usagers.

Grégoire BONNAT , CEO de Padam : [Padam](#) va réouvrir le 18/4 et mettre en place un service à la demande à l'aide de petits bus de 6 à 8 places. L'offre va ainsi s'adapter à la demande. Le service de nuit a été abandonné car ce concept venait concurrencer d'autres applications existantes. Donc la startup a revu ses fondements et a créé Padam Daily. Padam opère son service avec des chauffeurs professionnels. Padam est soutenu par SETEC, la Numa, Telecom Paristech, BPI France.

L'idée est de confronter son offre au marché. C'est ce qui rassure les investisseurs.

Yann MARTEL, Directeur Général de [Via ID](#) et Directeur exécutif de Mobivia Groupe : Via ID soutient une dizaine de startups. C'est un accélérateur d'entreprises. Ces startups sont : [Drivy](#), [Smooove](#), [Altermove](#), Ector, Heetch, [Eliocity](#) ... Mobivia accompagne sur une longue durée, ces startups et s'intéresse à leur modèle d'affaire. Mobivia lance un appel à projets sur Paris et sur Lille. Les critères sont les suivants : bonne équipe qui sait s'adapter ; bonne identification de la problématique ; modèle d'affaire viable.

Laurent MONNIN, Directeur d'investissement mobilité durable à la Caisse des Dépôts, accompagne les collectivités en matière de mobilité des personnes et des marchandises. Les collectivités mettent à disposition leur territoire. La Caisse des Dépôts peut aider les privés (ex de [Mobizy](#))

Olivier RAZEMON : les nouveaux services à la mobilité se développent sur des secteurs denses (La Défense, Issy..), là où c'est plus rentable

Grégoire BONNAT : Le marché du transport en France est bien organisé et bien financé. Il faut se placer sur un territoire qui possède des acheteurs. On peut difficilement innover avec le cahier des charges des collectivités.

Marion MAESTRACCI, ergonome à la Ville de Paris : elle va expérimenter en septembre un nouveau service d'autopartage pour les professionnels (artisans, commerçants) dans le quartier de Montorgueil à Paris. La Ville de Paris va aller à la rencontre de ces professionnels pour leur proposer d'opérer leurs déplacements avec des véhicules électriques. Ce sera de l'autopartage en boucle. Un grand groupe a une forte capacité d'investissement mais la collectivité a moins la main mise. Une startup est réactive et innovante.

Sébastien BEAUDET, chef de mission Mobilité essonnoise : le modèle des infrastructures est à bout de souffle. On met des moyens sur les aires de covoiturage qui sont des lieux d'échange. On dispose d'une quarantaine de places sur une dizaine d'aires dans l'Essonne. Il y a des partenariats avec les Hyper marchés. La plateforme [Mobile Essonne](#) facilite la mobilité. Est-ce le rôle de la collectivité de gérer cette plateforme ?

Marion MAESTRACCI : l'expérimentation va révéler le modèle de subvention. Jusqu'où la collectivité peut-elle aller ?

Yann MARTEIL : La Ville a ses richesses comme son territoire, chacun a sa place et il faut un dialogue intelligent et un décloisonnement des acteurs. Il faudra développer un nouveau cadre d'expérimentation longue durée au niveau national. Pour favoriser l'innovation, il existe les contrats de recherche et développement.

Laurent MONNIN : Pour faire émerger un service, il faut un système de subvention. C'est l'utilisateur final qui en tire les fruits.