

Réunion de présentation de la Fabrique des mobilités (Ademe)

Au Numa (Paris) - 22 janvier 2014

Objectif : proposer une démarche d'éco-construction impliquant les acteurs de la mobilité et mise en œuvre d'un rapprochement entre startups et territoires. Comment faire émerger de nouvelles solutions ? Comment cristalliser de nouvelles vocations entrepreneuriales ? Comment capitaliser les acquis et nouveaux concepts ? Comment faire émerger une filière industrielle ?

Déroulement : présentation de projets et d'expériences vécues et animation de 4 ateliers de réflexions de 45 mn : data / aspects juridiques / co-construction / commun

Journée supportée par l'ADEME, La [NUMA](#), [Quishare](#) (collaborative economy) , [PFA](#) (Plateforme automobile)

Présentation de [15marches](#) (Stéphane Schultz)



Suite au séminaire Mobilités Mutations, l'ADEME a confié à 15marches, entreprise de conseil en stratégie et marketing, spécialisée dans la transformation numérique des entreprises, une étude de définition d'un nouveau dispositif de soutien à l'innovation dans le domaine des mobilités pour décrypter les changements et anticiper les évolutions en matière de mobilité.
<http://15marches.fr/numerique/innovation-nouvelles-mobilites>

Stéphane Schultz fait le constat que si rien n'est fait, nous échouons. Il faut aller plus loin que les politiques publiques (au-delà des AMI, des appels à propositions ou des 'calls' européens). Le numérique est la principale innovation et le nouveau paradigme est le smartphone.

Comment faire émerger des sociétés susceptibles de révolutionner la mobilité, sur le modèle de Blablacar (ancien covoiturage.fr) qui a moins de 10 ans et qui ne doit pas rester le seul exemple ?

Faut-il un lieu pour innover ? Faut-il apporter des financements ? On peut reprendre ces 2 questions sous la forme : comment faciliter l'émergence d'innovations de rupture au sein et autour des organisations ? Comment créer une véritable culture de l'innovation dans l'écosystème ? Quelles sont les nouvelles règles et le meilleur dispositif pour soutenir l'innovation ?

Une startup n'est pas une entreprise comme une autre. Ci-après les éléments qui la caractérisent : disruption (innovation qui change l'usage), croissance (modèle qui doit croître rapidement), incertitude (économie du risque : sur 4000 demandes, 200 dossiers seront retenus pour être financés selon France Digitale).

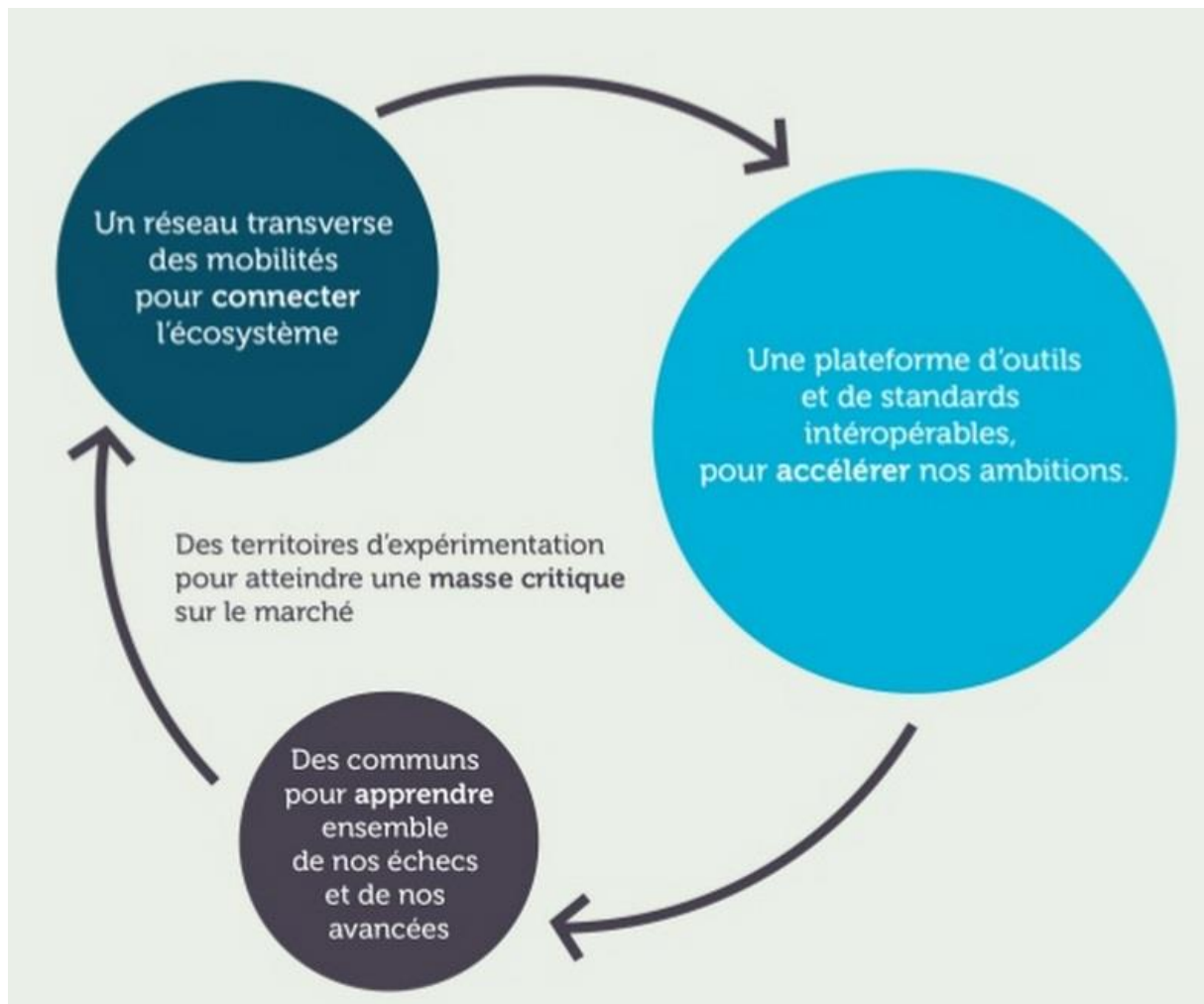
Il y a une recherche du compromis entre la masse critique (nombre de clients compte tenu du fait qu'il y a 3 milliards d'internautes dans le monde, 310 millions en Amérique du Nord et 55 millions en France. La masse critique dépend aussi des territoires) et la vitesse de mise sur le marché à partir de la prise de décision. Le moment de la phase industrielle est celui qui demande le maximum d'investissement. On constate 6000 aides accessibles aux startups et plus de 70 lieux impliqués (ANR, Commissariat aux investissements, BPIFrance,)

Est-ce que la fabrique doit aider les startups à opérer la masse critique et s'inspirer du modèle des GAFA (Google, Amazon, Facebook, Apple) ?

Ambition /stratégie de la fabrique (Gabriel Plassat)



- Approche d'exploration et d'ouverture par les entreprises
- Réduire le temps d'accès au marché et combiner masse critique et vitesse
- Mettre en avant les projets qui ont démontré une preuve de concept et prouver que l'on peut accéder au marché
- Gérer la montée en charge du dispositif



Moyens de la fabrique

Les moyens :

- Une plateforme qui regroupe standards, outils, et accès aux ressources pour laisser aux entrepreneurs le soin de développer leurs activités.
- Un réseau transverse des mobilités pour connecter l'écosystème
- Des territoires d'expérimentation éveillés
- Des communs pour apprendre ensemble
-

Un parcours d'accompagnement d'au moins 6 mois pour les start-up :

- Mise à jour des connaissances de la startup par rapport au marché et donc par rapport à ses clients potentiels et à ses partenaires industriels
- Mise au format du projet pour atteindre la masse critique le plus rapidement possible
- Mise en contact avec les territoires et les industriels en relation avec le projet

Souscrire avec un contrat avec la fabrique pour abonder et accéder aux communs pendant au moins 6 mois voire après cette période, en respectant le principe des GAFA mais avec une ouverture à l'écosystème (API, standards, normes et données ouvertes ...)

Présentation du projet Koolicar (Stéphane Savoure) qui a participé au projet « Bretagne Mobilité Augmentée (BMA) »



Koolicar est une solution d'autopartage pour mutualiser et optimiser l'usage de la voiture. Koolicar a été intégrée dans le projet BMA (Bretagne Mobilité Augmentée) qui compte 57 expérimentations. 3 expérimentations ont été réalisées avec Koolicar durant deux ans et demi :

- Expérimentation d'un éco-hameau → tester des formules d'autopartage en milieu rural. Plusieurs foyers se partagent une voiture mise à disposition, et l'idée est d'étudier si ce changement de pratique ne pourrait pas conduire à terme, à l'abandon du second véhicule pour les foyers concernés. L'évaluation du dispositif montre en fait, un très gros écart entre l'intérêt qu'ont les gens et l'usage, entre l'intention et le passage à l'acte. AU final il y a eu peu d'usage. L'expérimentation a été relancée avec un véhicule électrique (Zoé) grâce à Renault et ce changement a conduit à un bon redémarrage du projet. Ce dernier est toujours en cours
- Garage solidaire à Lannion : partenariat entre pôle emploi, un garagiste, des acteurs publics, des personnes en recherche d'emploi pour proposer des véhicules à un tarif préférentiel. L'utilisateur doit enregistrer sa carte bleue pour avoir accès au service, et à la fin de la location, le montant de la location est automatiquement débité en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du temps d'utilisation. Le projet a été adapté à des personnes dépourvues de cartes bleues.
- La troisième expérimentation est encore à l'étape de projet mais il serait question d'intégrer la technologie Koolicar à une flotte d'entreprise en autopartage. (La Poste)

Conclusion : il faut identifier les verrous, faire de la communication. Il faut concentrer les efforts sur le 1^{er} usage.

Présentation d'Open data et mobilité par Vehicules (Michael Thomas)



Vehicules a développé une plateforme de mobilité collaborative : programme de R&D depuis septembre 2014. Le projet entre actuellement dans sa phase de marché. Il permet :

- D'accompagner les collectivités
- De fournir de API pour résoudre les problèmes d'accès aux données, normaliser les échanges de données (réservation, délivrance du billet, facturation), développer des places de marché ouvertes pour faciliter l'interconnexion, connecter les infrastructures du territoire via des algorithmes (internet des objets)

Cartographie

- OpenStreetMap est de qualité exploitable à condition de redresser les données
- Les jeux de données GTFS (format d'échanges des données transport de Google) sont difficiles à placer sur une carte (structure des données GTFS plus rudimentaire que celle des normes européennes cf [étude AFIMB](#)). D'autre part certains arrêts ne sont pas dans l'ordre pour une ligne donnée. Il manque la notion de correspondance entre lignes. Les calendriers ne sont pas à jour (on peut retrouver une donnée hiver en été par exemple). Il n'y a pas de règle de tarification.
- Il existe des API pour le VLS, ce qui n'est pas le cas pour les véhicules partagés
- Il n'y a pas de modèle standard pour les points d'intérêt.

Bornes de recharge

Il existe 8 sources exhaustives. Les modèles ne peuvent cependant pas être redressés. Il faut donc recréer le modèle en contactant l'opérateur.

Prix des carburants

Les données sont de qualité mais l'actualisation des données n'est assurée qu'une fois par semaine !
Le nom des opérateurs n'est pas associé aux station-services. Pas d'historique avant 2010

Stationnement

Phase exploratoire sur Montpellier et Paris. 3 types de données :

- Horodateurs : RAS
- Parkings en voirie : manque d'information – tarification par zone
- Parking en ouvrage : emplacement du parking, tarifs, services mais pas d'information temps réel

Météo : RAS mais pas d'historique en opendata

Conclusion : Wehicles apporte ses API dans le commun.

Présentation de DatAct saison 4 (Julie Rieg) CHRONOS – la régie de données et le projet de données communes



Objectif : coproduire des services basés sur le partage de données. Il est difficile d'accéder aux données. On rencontre le même problème sur de nombreux territoires. La collecte de données prend du temps.

Il faut constituer des régies de données locales multi-acteurs publics/privés et multisectorielles.

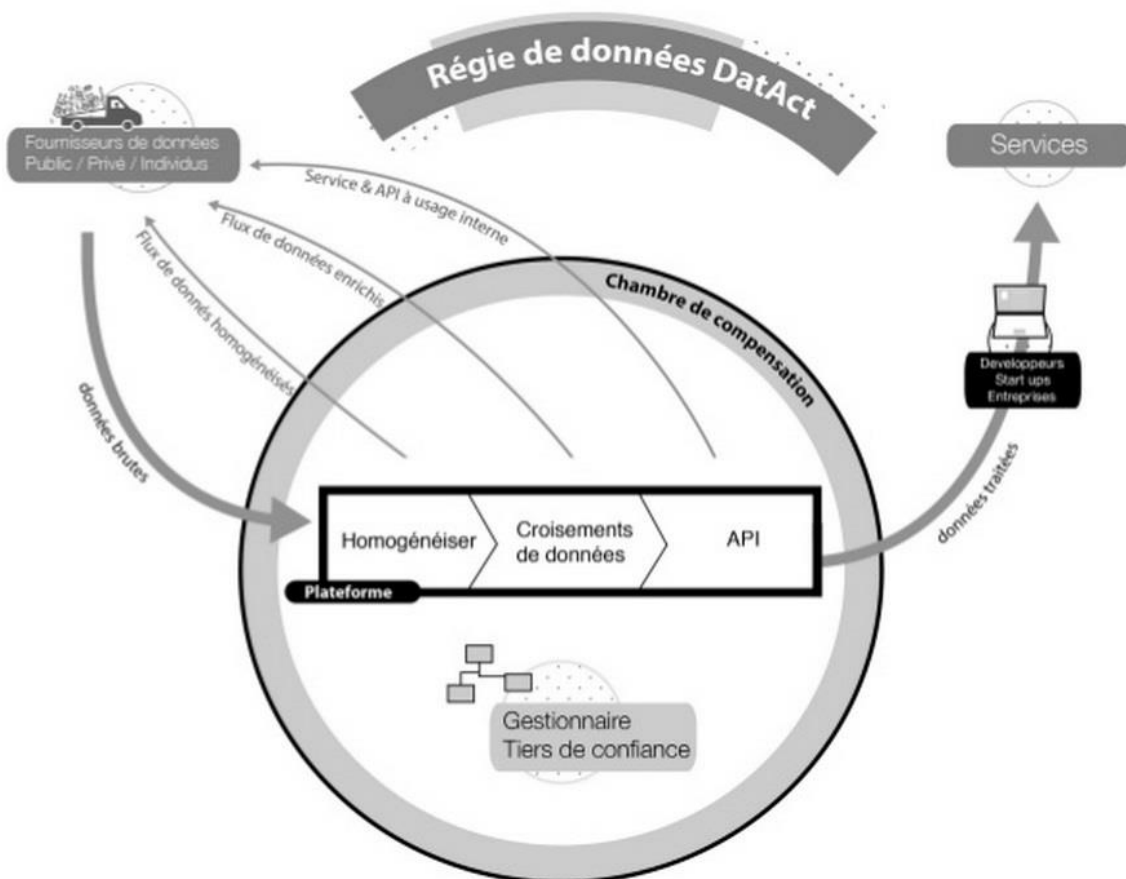
Plusieurs expérimentations ont déjà été menées :

- Microplanète à Paris et en IDF

- Norm-Atis dans l'Essonne et les Yvelines (ANR)
- Mobi-Lise en Champagne-Ardenne (voir aussi <http://www.predim.org/spip.php?article5220>)

Le développement du big data est exponentiel : il faut trouver un nouveau mode de partage des données. Depuis 2010, Chronos travaille sur ce sujet avec différents partenaires (AFIMB, Caisse des dépôts, la Mairie de Paris, des pôles de compétitivité....) et rassemble donc des acteurs qui ont un intérêt à participer à une régie de données dont l'objectif est de déployer de nouvelles modalités de partage :

- Gouvernance partagée et responsabilité collective
- Juridique avec l'institution d'un tiers de confiance
- Technologique avec l'échange de flux de données
- Economique avec la création de nouveaux modèles économiques et la constitution d'une chaîne de valeurs complexe faisant émerger de nouveaux data services et de nouveaux métiers.



Un outil au centre de l'écosystème des données

L'animation territoriale est importante et il faut créer des instances de dialogue. Trois axes de développement :

- La mobilité (partage des données et multimodalité)

- Les générateurs de mobilités (entreprises, collectivités, hôpitaux, établissements scolaires... obtenir des données de mobilité sur ces générateurs)
- Le pass territorial (mettre à disposition des usagers une carte pour accéder à des services – carte permettant la coordination multi-acteurs)

La régie des données bénéficie à l'ensemble des acteurs :

- Collectivités (accompagner l'innovation, maîtriser la production de services et de l'open data)
- entreprises intégrées (favoriser l'interopérabilité, enrichir les données par croisement, améliorer l'image de l'entreprise)
- entreprises locales (développer de nouveaux marchés, rapprochement avec les grands groupes)
- Usagers (accéder à des services personnalisés, sécurité des données personnelles)

Synthèse des différents ateliers

Atelier data

Discussion sur la dissociation information / infrastructure : il semble que ces notions soient liées et complémentaires.

Nature de données : données ouvertes, semi-ouvertes, fermées

Les entreprises craignent d'ouvrir leurs données pour des raisons de compétition et par peur de géants comme Google. La donnée n'a de valeur que si elle est utilisée. Certains usages non attendus peuvent apparaître à partir de certaines données ou de croisement de données (exemple mise à disposition des noms de rue et recherche de la proportion de noms de rue masculine ou féminine).

Les partenaires du projet Optimod'Lyon travaillent à la définition d'une norme de référence pour collecter, centraliser et traiter des données jusqu'alors produites par des constructeurs divers, avec des méthodes variées, et disséminées sur autant de systèmes d'exploitation. L'ambition est de mettre à disposition sur une seule et même plateforme intégrée l'ensemble des données de la mobilité urbaine pour l'avènement de systèmes de transports interopérables. Le projet européen Opticities constitue la déclinaison des enseignements locaux d'Optimod'Lyon à l'échelle européenne. Le modèle économique d'Optimod n'est pas encore défini.

Atelier co-conception



Il faut rendre acteur les gens, principe de base de la co-conception. Une liste de difficultés (10 raisons qui font échouer la co-conception) a été dressée.

Ce qui est prégnant est le facteur d'échelle. Comment identifier les bons acteurs locaux ?

Les huit bons commandements ont été listés : solutions techniques prédéfinies, ne pas reproduire ses erreurs, revoir ses priorités, ne pas oublier les acteurs utiles, ne pas prendre de solutions sur étagère ...

Atelier commun

Objets partagés : pour communiquer, ce sera la messagerie (mail), API (interface de programmation), logiciel libre, ...

Autres notions : définir le rôle des acteurs publics, des entreprises et leur rapport marchand, gouvernance, vision commune, envie de faire, culture....

Présentation de FrontierCities, un accélérateur européen centré sur les mobilités et le numérique

FrontierCities est un accélérateur européen mettant en contact start-ups et territoires. Il est soutenu par la CE. Ce projet soutient les développeurs Web, les PME et les start-ups pour développer des applications de mobilité intelligente pour des villes européennes. frontierCities est constitué de sept partenaires qui apportent une expertise en gestion, technologie et développement des affaires.

La synergie de Frontiercities et de la fabrique des mobilités permettrait de rapprocher les entreprises et les collectivités, de subventionner des projets, d'échanger des idées sur la mobilité intelligente.

FrontierCities propose un processus en 2 étapes :

- Jusqu'au 16 février 2015, résumé du projet
- 14 mars 2015, description complet du projet puis soumission.

Le projet est ensuite analysé pour être retenu ou non. (voir le masque de saisie du résumé <https://www.f6s.com/fiware-frontiercities#/apply>). Le résumé du projet est structuré de la manière suivante : renseignements d'ordre général, les partenaires, résumé comprenant la problématique (2000 car), les aspects techniques (2000 car), le marché (2000 car) et les usagers potentiels (1000 car)

Présentation d'Helsinki Concept of Mobility As A Service par Sonja Heikkilä, Tekes, agence finlandaise d'innovation

Tekes est l'organisme public le plus important en matière de recherche, développement et innovation en Finlande.

Tekes a pour objectif :

- D'inciter les entreprises à développer de nouveaux produits et services pour la logistique et le trafic
- D'aider les startups à créer de nouvelles solutions de mobilité
- D'inviter les entreprises étrangères à venir tester en Finlande leur solution

Tekes a un projet transport sur Helsinki. L'objectif est de réduire la circulation et offrir à l'utilisateur un service d'un bon rapport qualité/prix. L'objectif est de réaliser un service d'information de porte à porte incluant tous les modes de transport et en combinant l'ensemble des données : information horaire, temps réel, billettique et donc de rendre plus efficiente l'infrastructure existante en y intégrant de l'intelligence par le biais des nouvelles technologies. Pour cela, Tekes compte créer des "opérateurs de mobilité" dont le rôle serait de centraliser l'ensemble des services de transports. Les opérateurs de mobilité vont acheter des prestations de transport auprès des opérateurs de transport (bus, tram, métro, VLS ...). Pour faire jouer la concurrence, plusieurs opérateurs de mobilité coexistent et proposent des services concurrents. L'utilisateur final s'adresse directement à un opérateur de mobilité et non à un ensemble d'exploitants.

Voir <http://www.energystream-solucom.fr/2014/08/mobility-as-a-service-en-test-helsinki/>

Voir aussi <http://www.tekes.fi/en/programmes-and-services/tekes-programmes/mobility-as-a-service/>

Présentation de Bruxelles Mobil2010

Objectif : se projeter en 2040 pour imaginer la mobilité à cette période. Comment la narration peut-elle développer de nouvelles mobilités ? Un round show a été organisé avec les jeunes de 20 ans qui sont essentiellement concernés par le sujet.

La démarche prospective consiste à viser l'horizon éloigné de 2014, d'anticiper les mutations sous-jacentes, de confronter les acteurs à de nouvelles réalités, de laisser rêver par l'image et le récit (vue futuriste de l'Avenue Louise, à Bruxelles), de faire émerger des idées et des projets opérationnels.

Startups et territoires : cas de plusieurs startups qui s'inscrivent dans le sillage de la modernité

[NextRide](#). Grâce au développement de la communauté d'utilisateurs, NextRide sera en mars 2015 l'application officielle

[Bepark](#). Application en croissance avec la mutation du stationnement et sa simplicité d'usage. Cette application arrive à pic dans un contexte réglementaire favorable (diminution des places de parking de bureaux, espace public récupéré par la collectivité pour développer les TC, modes doux)

[Citydepot](#), gestion en ligne de l'approvisionnement de commerçants en manque de place pour leur stock

[Carpoolwallonie.be](#), partenariat entre la Région Wallonne et des entreprises privées, afin que celles-ci partagent des places de parking au bénéfice des covoitureurs. (mutualisation avec les grandes enseignes). Les grands groupes comme IKEA affichent une meilleure image.

Calendrier

conférence le 2 avril 2015 à la Numa (effectif restreint), vision et stratégie sur la mobilité + groupes de travail

Conférence finale le 16 juin 2015 et production d'un livre blanc