

**Les mobilités urbaines en question :**  
**Enjeux, contraintes et opportunités pour les métropoles, grandes villes et agglomérations en France et dans l'Union européenne**

Programme

**13ème rencontre du réseau BEST**

*Benchmark Européen des Services publics Territoriaux*

**Les 29 et 30 juin 2018 à Toulouse Métropole,**

Siège de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc, 31500 Toulouse

**Lieu : Brasserie de l'Opéra, 1 place du Capitole, 31000 Toulouse**

**Jeudi 28 juin**

20h30 **Dîner d'accueil** à l'invitation de Toulouse Métropole pour les intervenants et participants déjà arrivés à Toulouse

**Lieu: Salle Métropole (902 B), 9<sup>ème</sup> étage, Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc**

**Vendredi 29 juin**

09h30 Accueil des participants

10h00 Mot de bienvenue et présentation du programme

10h10 **- 1. Rayonnement métropolitain, cohésion et inclusion territoriale, plan climat, Air énergie : les enjeux d'une stratégie intégrée des mobilités. L'exemple de Strasbourg avec le Grenelle des mobilités**

par Pierre LAPLANE, DGS de l'Eurométropole et de la Ville de Strasbourg, délégué national du réseau BEST

*Questions et échanges tout au long de la matinée*

*Pause à un moment propice de celle-ci*

**- 2. La concertation entre l'État et les collectivités territoriales sur le projet de Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) - comment mieux progresser conjointement ? Les principales mesures examinées dans le cadre de la préparation de la LOM et l'impact de celles-ci à horizon 5 ans sur les territoires**

1. La méthode d'élaboration de la prochaine loi d'orientation des mobilités, qui devrait pouvoir être présentée en Conseil des ministres en septembre. La concertation a été particulièrement approfondie :

- 3 mois d'Assises entre le 19 septembre et le 13 décembre 2017 avec plus de 600 experts et des centaines de réunions ...

- 3 mois de concertation au premier trimestre 2018 avec l'ensemble des acteurs : très nombreuses réunions avec tous les acteurs de l'écosystème des transports ; constitution d'un groupe "miroir" regroupant 40 personnalités qualifiées des transports ; processus d'adhésion interministérielle ...

Cette méthode a permis de mieux comprendre les désaccords, de co-construire cette loi, de sortir des postures ...

Elle a posé la question du positionnement des administrations centrales et déconcentrées à un moment où les collectivités sont renforcées dans la gestion des mobilités du quotidien.

Elle doit permettre de s'interroger sur la façon de concevoir les politiques publiques : l'Etat ne peut pas bien réguler ou réglementer sans bien connaître les acteurs et les territoires ... Il faut s'organiser pour connecter les deux mondes qui ne se parlent pas assez.

2. Au-delà de la méthode (qui a montré qu'elle était essentielle), la LOM (loi d'orientation des mobilités) va profondément changer les mobilités à horizon 5 ans : suppression des zones blanches, data, innovation, co-voiturage, car express, verdissement des flottes, sécurité, programmation des infrastructures, financement des infrastructures, péages urbains ...

par **Emmanuel DE LANVERVIN**, Conseiller du Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), et **Pierre DES ROSEAUX**, Conseiller LOM du DG de la DGITM, tous deux dans l'équipe responsable des négociations sur la loi d'orientation sur les mobilités (LOM)

### **- 3. L'autorité organisatrice des transports en commun de la Région de Stockholm en est intégralement responsable, ville centre incluse, et délègue l'exploitation de l'ensemble de ses modes de transport publics à des opérateurs privés**

Présentation de la Région de Stockholm (6 500 km<sup>2</sup>), qui est entre autres l'AOT responsable de l'ensemble des transports en commun de la Région. Mission, vision, valeurs, organisation et activités de l'AOT et de sa société SL (Storstockholms Lokaltrafik). Relation de l'AOT de la Région aux opérateurs. Transformation des transports en commun à Stockholm et du secteur ferroviaire en Suède. Quels enseignements à en tirer ?

par **Caroline OTTOSSON**, Directrice du Département de la mobilité de la Région de Stockholm et Directrice générale de la société des transports en commun du Grand Stockholm SL

12h30 **Déjeuner buffet** près de la salle de réunion dans l'espace Matabiau (9<sup>ème</sup> étage) à l'invitation de Toulouse Métropole

13h30 **- 4. Un cadre de coopération territorial élargi pour des mobilités métropolitaines en réseau**

À Toulouse, les mobilités métropolitaines sont organisées dans un cadre territorial élargi qui permet d'appréhender les enjeux urbains et périurbains (4 intercommunalités, 108 communes, 1 million d'habitants).

Toulouse Métropole est au cœur de cette ambition de mieux saisir les différentes dimensions de l'organisation d'une offre de service performante, apte à dépasser les seuls besoins du centre pour irriguer et mailler les différents territoires et articuler précisément le Projet Mobilités et la nouvelle ligne de métro avec le niveau régional.

Cinq points de connexion ferroviaire nouveaux, le concept de gare amont, la combinaison du projet de ligne TGV (GPSO) et de Toulouse Aerospace Express (3<sup>ème</sup> ligne de métro) constituent une réponse performante aux enjeux mobilité à l'horizon 2025/2030.

La formidable attractivité de la grande agglomération toulousaine impose ce changement de paradigme (rappel : + 15000 habitants/an).

par **Jean-Michel ÉVIN**, DG de Tisséo SMTC, l'autorité organisatrice des transports en commun de la grande agglomération toulousaine

*Questions et échanges tout au long de l'après-midi  
Pause à un moment propice lorsque sollicitée*

### **- 5. Comment transformer l'opérateur historique et monopolistique des TER en acteur central de la transformation des mobilités partagées ?**

Comment transformer l'ouverture à la concurrence en opportunité pour dynamiser le marché des mobilités du quotidien ? Quel rôle peut jouer l'activité TER de SNCF ? Comment différencier les offres selon les territoires ? Comment mieux connecter les offres entre elles ? Transformation industrielle, transformation culturelle, du mode de transport au voyageur, de la juxtaposition à la combinaison, du rapprochement territorial, de l'exploitation du numérique et des data... une rupture nécessaire au service des citoyens et des voyageurs.

par **Anne BOSCHE-LENOIR**, Délégué générale SNCF TER

### **- 6. Le rôle des Régions dans l'organisation et le financement des services ferroviaires régionaux - l'exemple de la Région Occitanie**

La régionalisation des transports : une évolution récente ; Les quelques chiffres illustrant le transport ferroviaire régional ; Des déplacements périurbains en croissance permanente : quelles offres ? ; Un réseau ferré contraignant, une étoile toulousaine source de congestion ; Financement, gouvernance stratégique et opérationnelle des transports sur ces territoires ;

par **Simon MUNSCH**, DGS de la Région Occitanie

### **- 7. A l'heure de la Loi d'Orientation des Mobilités quels sont les grands enjeux du financement de la mobilité ?**

S'il n'est pas souhaitable d'alourdir la fiscalité existante pour financer la mobilité durable, la pérennisation des moyens alloués reste une source de préoccupation partagée. S'il apparaît nécessaire que l'État réaffirme ses priorités en matière de mobilité grâce, entre autres, aux mesures prévues dans la future loi d'orientation des mobilités qui comprendra un volet significatif consacré aux investissements, les autorités organisatrices de la mobilité ont, quant à elles, à reconsidérer les pistes d'optimisation de leurs recettes comme de leurs dépenses.

par **Guy LEBRAS**, Directeur Général du groupement des autorités responsables de transport (GART)

Pause

**- 8. Une planification urbaine - et sa mise en œuvre - intégrant et promouvant la transformation des modes de mobilité vers des modes actifs, un fort développement des transports en commun et une nette diminution des déplacements individuels en voiture : l'exemple du Grand-Copenhague**

Copenhague et le Grand Copenhague sont beaucoup plus que des bicyclettes et des moulins à vent. Une longue tradition d'intégration des transports en commun et des modes actifs de déplacement dans la planification urbaine ont contribué à un développement urbain plus durable, vivable et attrayant et une mobilité urbaine plus efficace. Une collaboration étroite entre les municipalités, les AOT et les opérateurs de transports publics a débouché sur des solutions intégrées performantes par-delà les frontières municipales ainsi qu'à une réduction significative des déplacements individuels en voiture. Malgré cela, de nouvelles initiatives sont nécessaires pour réaliser les ambitions environnementales renforcées du Grand-Copenhague.

par **Dorthe NØHR PEDERSEN**, Directrice générale de MOVIA, l'autorité organisatrice des transports en commun du Grand-Copenhague

**- 9. Logistique urbaine en Région parisienne et réforme du stationnement**

Dans le contexte du nouveau plan climat parisien adopté en 2018 - Vers une ville neutre en carbone et 100 % énergie renouvelable à l'horizon 2050 avec une étape majeure en 2030 de baisse de moitié des émissions, avec un accent spécifique sur la qualité de l'air - présentation générale de la politique municipale parisienne sur les mobilités.

Zoom sur deux sujets particuliers : le transport de marchandises et la réforme du stationnement.

Dans le contexte particulier de la zone dense parisienne, quelle politique pour le fret ? Présentation de grands projets de logistique urbaine et des impacts sur les aménagements.

Suite à la réforme du stationnement payant le 1er janvier 2018, quelles sont les possibilités de nouveaux usages de la bande de stationnement ? perspectives de rééquilibrage de l'usage de la rue notamment en faveur des piétons.

par **Louis JACQUART**, Chef de l'Agence de la mobilité à la Mairie de Paris

**-10. Reconquête de l'A35 en voie urbaine grâce au Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg**

La réalisation de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg offre l'opportunité de repenser l'aménagement et les usages de l'autoroute A 35 et d'accompagner un nouveau projet de mobilité durable à l'échelle métropolitaine. Infrastructure qui coupe en deux l'agglomération et la ville centre, l'A35, transformée progressivement en boulevard urbain, sera un levier de renouvellement urbain, d'inclusion territoriale, de restauration de la qualité de l'air, de valorisation paysagère et de promotion des modes durables de déplacement .

par **Pierre LAPLANE**, DGS de l'Eurométropole et de la Ville de Strasbourg

18h00 - **11. Bilan, projets et perspectives du réseau BEST**

par Pierre LAPLANE et Christian GAUFFIN

18h30 Fin de la première journée

20h00 **Dîner** à la Fondation Bemberg, Hôtel d'Assézat, Place Esquirol, à l'invitation de Toulouse Métropole - **Rendez-vous sur le Pont Neuf**, près de la rive droite, pour de là se rendre à pied à la Fondation Bemberg

**Lieu : Salle Métropole (902 B), 9<sup>ème</sup> étage, Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc**

**Samedi 30 juin**

08h30 - **12. Mobilité 3.0, Prospective de la robomobilité, Facilitateur French Mobility... Libérer l'innovation de mobilité**

Comment diffuser dans les territoires le meilleur de la transformation numériques des transports, en facilitant la prise d'initiative des collectivités comme clients publics, comme organisateurs des mobilités et comme régulateurs ? Anticiper, inscrire dans des stratégies, programmer... mais aussi dialoguer avec les porteurs d'innovation, tester en vraie grandeur, évaluer et partager les acquis de l'expérimentation ?

1. On rappellera les travaux récents conduits sous l'égide de "Mobilité 3.0" dont l'animation est confiée à l'ATEC ITS France et pilotée par un Comité stratégique ad hoc. Elles ont nourri les Assises de la Mobilité. Thématiques : Mobility as a Service (information voyageurs, billettique intégrée et accès à des bouquets de services multimodaux) / Gestion intelligente des trafics (dans un environnement multimodal) / Big Data et mobilité / Mobilité intelligente adaptée aux territoires peu denses / Logistique urbaine et fret intelligents / Infrastructure connectée / Marchés publics et innovations / etc.

2. Focus sur les perspectives du véhicule autonome et leurs réalités, sur la base des premiers travaux de l'Atelier prospectif « La vie robomobile » créé en 2017 : valeur usager, dépendance aux infrastructures, modèles de déploiement, segmentation stratégique, régime d'expérimentations, impacts et disruptions (long terme et multisecteurs).

3. Présentation du nouveau dispositif de facilitation de l'expérimentation des innovations de mobilité dans les territoires, le Facilitateur French Mobility, en construction sur la base du cadre et des outils de mobilité 3.0 : point d'entrée pour accompagner et orienter les porteurs des projets innovants à expérimenter (et lever les blocages législatifs ou réglementaires), adossé à une plateforme-club des expérimentateurs (coaching technique, évaluation, échanges et mutualisations, diffusion).

par **Louis FERNIQUE**, Chef de la Mission des transports intelligents liée aux Ministère chargé des transports et à celui de la transition écologique et solidaire (MTES)

*Questions et échanges tout au long de la matinée*

*Pause à un moment propice*

### **- 13. Véhicules autonomes et déplacements à la demande : une révolution de la mobilité dans les villes est en marche.**

Les technologies des smartphones et des plateformes ont permis la croissance rapide de la mobilité à la demande, révélant des besoins bien réels, mais entraînant un surcroît de trafic dans des grandes villes déjà bien encombrées. Les véhicules autonomes sans chauffeur, robotaxis ou robobus, éventuellement partagés, peuvent encore accélérer ce mouvement. Sous certaines conditions, les bénéfices potentiels pour les grandes métropoles pourraient être considérables. Nouveaux acteurs et acteurs plus traditionnels de la mobilité s'y préparent et y investissent, certains massivement. A quelles conditions, avec quels objectifs, avec quels acteurs ou partenariats cette transformation peut-elle servir le bien commun? Quels scénarios de transition? Le leadership des métropoles est indispensable, mais comment pourrait-il se manifester?

par **Patrick PÉLATA**, Meta Strategy Consulting, consultant en impact des véhicules autonomes sur la mobilité, ex-no 2 de Renault

### **- 14. La Métropole Rouen Normandie, le groupe Transdev, le Groupe Renault, le groupe Matmut partenaires du projet Rouen Normandy Autonomous Lab, expérimentent avec le soutien de la Région Normandie et la Banque des Territoires, le premier service de mobilité partagée et autonome à la demande sur routes ouvertes en Europe.**

Cette expérimentation sera ouverte au public au dernier trimestre 2018 avec quatre véhicules autonomes Renault ZOE 100% électriques auxquels s'ajoutera une navette autonome i-Cristal co-développée par Transdev et Lohr. Grâce au service Rouen Normandy Autonomous Lab, différents points d'activité au sein du quartier dit « Technopôle du Madrillet », pourront être rejoints depuis la station de tramway Technopôle. Il s'agit de proposer un service de mobilité dans une zone périurbaine pour laquelle les solutions de transport public classiques ne sont pas adaptées, dans une logique de desserte du premier et du dernier kilomètre.

Les utilisateurs pourront appeler un véhicule en temps réel, depuis l'application dédiée disponible sur smartphone. Les véhicules seront disponibles sur 3 lignes totalisant 10 kms au sein de ce quartier.

Les véhicules seront disponibles sur 3 lignes totalisant 10 kms au sein de ce quartier : 17 points d'arrêt seront proposés sur l'ensemble de la zone, en correspondance avec les lignes du réseau de transport en commun de la Métropole de Rouen.

par **Arthur NICOLET**, Président de Transdev Rouen S.A.S, partenaire du projet Rouen Normandy Autonomous Lab

### **- 15. Trouver le bon rôle de la ville pour permettre et développer la mobilité comme service (MaaS) - quels enseignements tirer des travaux réalisés à ce jour ? Les secrets du succès d'Helsinki en tant que « Smart Mobility City »**

Helsinki a été un pionnier de la MaaS, avec de nombreuses expériences et une série de leçons apprises à la dure. Avant de se lancer dans l'action, les villes devraient bien comprendre et gérer certaines questions essentielles. Il leur faut choisir entre de multiples alternatives tout en s'efforçant de dépenser l'argent public le plus efficacement possible. Il y a beaucoup de remise en question, de réflexion et de recherche à faire par les villes et le secteur des transports publics pour bien choisir comment se positionner dans le monde de la mobilité du futur. Et les villes ont la possibilité d'en tirer des bénéfices tangibles si elles font bien leurs devoirs.

Helsinki est constamment évaluée comme l'une des villes intelligentes et des villes de mobilité intelligente les plus performantes. Quelle est la vision et la stratégie d'Helsinki pour le développement de sa mobilité intelligente ? Ses atouts sont son approche fondée sur le « design », la participation des citoyens, la mise en place d'initiatives par en bas et une gouvernance ouverte et transparente. La nouvelle stratégie d'Helsinki la positionne comme la ville la plus fonctionnelle du monde. Cela se reflète dans tous les aspects de sa mobilité innovante, et est souligné par l'émergence de la MaaS, menant des essais sur des véhicules autonomes et des travaux en « laboratoire vivant ».

par **Sami SAHALA**, Chef de projet pour #MaaS, #smartmobility, #ITS, #Empower, à Forum Virium Helsinki, l'unité d'innovation de la Ville de Helsinki

- |       |   |
|-------|---|
| 12h15 | Clôture du séminaire  |
| 12h30 | <b>Déjeuner buffet</b> à l'invitation de Toulouse Métropole |
| 14h00 | <i>Fin du séminaire</i>                                     |