



Synthèse des travaux de groupe

MOBILITÉS

2019 - 2020

Réalisé à l'occasion du Forum Urbain Mondial d'Abu Dhabi de février 2020 sur « Villes d'opportunités : relier culture et innovation » et du Sommet Afrique - France de juin 2020 sur la ville durable.

EDITORIAL

Le mouvement est devenu une valeur fondamentale, condition du changement et du progrès. Il répond à l'aspiration des individus à choisir le contenu de leurs activités, à construire autant que possible leur vie : mouvement des biens, des personnes et des capitaux liés à la croissance de l'économie et à sa mondialisation ; mouvements physiques et mouvements des informations rendus possibles par les progrès des sciences et des techniques ; mouvements des idées et mouvements quotidiens des personnes dans des sociétés de plus en plus urbanisées.

Il devient donc tout aussi impossible de séparer croissance économique et mobilité des biens que développement culturel et mobilité des personnes...

La faculté de se mouvoir détermine le mode d'habiter, la richesse des relations sociales, l'accès aux études, à l'emploi, à la culture et aux loisirs. Elle est rendue possible par l'offre de services et d'infrastructures, la garantie d'accessibilité, mais aussi par la capacité de chacun à se servir des outils d'information, de paiement, de compréhension des services et de

systèmes proposés. Elle suppose un apprentissage.

L'urgence climatique, les congestions du trafic, l'extension des distances, la complexité des réseaux sont le lot commun de toutes les villes du monde. En tenant compte de leurs spécificités, elles doivent inventer des solutions sociales, organisationnelles, techniques, et spatiales pour permettre à tous de se déplacer librement, confortablement, efficacement tout en veillant à la qualité environnementale et à la sécurité de chacun.

La compatibilité et la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs, (intermodalité et multimodalité), l'accessibilité des équipements et des services urbains, la qualité architecturale des lieux et des temps du mouvement, les technologies de la communication et de l'information qui permettront conjointement de garantir des mobilités durables.

C'est dans cette optique et avec cette ambition que le groupe de travail « Mobilités » réuni dans le cadre du Partenariat Français pour la Ville et les Territoires (PFVT) a nourri ce document.

**Mireille Apel-Muller,
Institut pour la Ville en Mouvement
Camille Combe, La Fabrique de la Cité**

Co- Pilotes



Avec la contribution de





TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 DÉFINITION ET APPROCHE DU SUJET	6
PARTIE 2 RECOMMANDATIONS ET EXEMPLES	
Recommandation 1 Le gouvernance doit être prise en compte à toutes les échelles selon une approche en systèmes	10
Recommandation 2 Faire le lien entre planification urbaine et planification des transports	12
Recommandation 3 Promouvoir le droit à la mobilité comme un enjeu fondamental d'inclusion et de lien social	17
Recommandation 4 Insister sur la montée en compétences et la coopération des autorités locales	19
Recommandation 5 Mettre en place un dispositif économique adapté et diversifié pour permettre le financement des infrastructures et du transport public	20
CONCLUSION	23







PARTIE 1

DÉFINITION ET APPROCHE

DU SUJET

« La mobilité c'est l'espace-temps des programmes d'activités humaines. C'est une vision qui s'organise en trois systèmes : le système de transport, le système d'activités, le système de localisation. C'est la manière dont s'agencent les activités, les lieux, les équipements sur le territoire et le système d'activités qui est propre à chacun, à son mode de vie, à ses pratiques. »

Jean-Marc Offner, Directeur général de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole.

La mobilité revêt un rôle central pour le bon fonctionnement social et économique des territoires. Se déplacer est en effet indispensable afin de profiter des ressources d'une ville et d'un territoire (ses activités et aménités) et d'accéder aux relations sociales sur les territoires. Elle revêt un caractère d'autant plus important qu'elle est une condition d'accès à l'emploi, au logement, aux services ou encore à la culture. Système complexe par nature, elle est indispensable dans l'organisation de nos territoires. Elle concerne autant les biens pour nourrir et alimenter les personnes et les commerces, les personnes pour rejoindre son domicile, son emploi ou autres activités, que l'information pour accéder à cette mobilité.

La mobilité : enjeu de justice et d'inclusion sociale

La dispersion des activités, l'inadéquation entre leur localisation et l'habitat, l'étalement urbain, le manque d'articulation avec des services de transport collectif, le coût du transport ou encore la méconnaissance de l'information pour utiliser le transport accentuent les inégalités. Or la mobilité urbaine et périurbaine constitue une clé pour l'inclusion afin de réduire justement les inégalités socio-spatiales et de dynamiser le territoire. Le défi est donc d'une part, de mieux planifier la localisation des activités pour limiter les mobilités subies, et d'autre part, de garantir un accès équitable pour tous aux systèmes de transport, en mettant à la disposition de tous des moyens de transport sûrs, viables et accessibles,





sont autant de défis.

Ces enjeux sont extrêmement marqués dans les pays émergents où la croissance économique conjuguée à une urbanisation massive engendre une forte augmentation de la demande de déplacements, démultipliant ainsi les conséquences de la motorisation grandissante des déplacements quotidiens.

Un enjeu d'espace public et d'évolution des infrastructures

La mobilité se déploie dans l'espace public et son organisation structure la localisation et la physionomie des villes avec des lieux : rues, voies, carrefours, hubs, ponts, ports. Ces espaces relient et sont des lieux d'échange, de vie urbaine, de rencontres, d'échanges commerciaux ou, au contraire, séparent, enclavent, créent des coupures entre quartiers, entre villes, entre villes et campagnes, rendant la vie sociale, les échanges ou l'accessibilité aux services, plus difficile.

Les infrastructures ne sont pas figées : leurs fonctions évoluent et il faut pouvoir les adapter vers plus de mixité (par exemple pour les nouveaux axes autoroutiers à requalifier ou des pôles de gare qui deviennent des pôles de services).

La mobilité un enjeu environnemental

Cette mise en mouvement globale des territoires est aussi source de nuisances. Congestion, pollution, bruit, consommation spatiale du territoire...

sont autant de dysfonctionnements des systèmes de déplacements que les différents acteurs de la mobilité tentent aujourd'hui de maîtriser et de limiter. L'impact du secteur du transport sur l'environnement constitue l'un des principaux contributeurs au changement climatique. Aussi, répondre à ces défis suppose une transformation globale de nos systèmes de mobilités.

Le transport de personnes et de marchandises est responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre dans le monde. L'usage de modes carbonés, en particulier l'automobile, est responsables d'externalités négatives coûteuses pour les sociétés, notamment en matière d'émissions de gaz à effets de serres, de pollution de l'air et de congestion.

La mobilité : enjeu de transition digitale

L'avènement récent du numérique dans nos sociétés a engendré de nombreux changements concernant le fonctionnement des villes, transformant la manière dont on se déplace. Plutôt que de révolutionner la ville, les distances et la demande de déplacement, le numérique contribue plutôt à les faire évoluer et à les gérer différemment, mais crée aussi de nouvelles exclusions. Nos modes de vies et nos motifs de déplacements (nombre, origine, destination, longueur) se transforment dans l'espace et dans le temps.

Les outils issus de l'économie numérique bouleverse largement le





secteur des mobilités. Cela individualise les comportements des personnes et modifie les pratiques des transports individuels et du transport informel. La diffusion des technologies numériques dans la mobilité nourrit l'ambition des villes d'optimiser les flux et de répondre aux dysfonctionnements urbains. Transport à la demande, MaaS, véhicule autonome sont autant d'innovations qui entendent rationaliser les déplacements.

Un enjeu de gouvernance et de modèle économique

D'un paradigme historiquement orienté sur une offre privée, incarnée par la voiture individuelle ou le deux roues, et d'une offre publique avec les transports en commun, ces nouveaux services issus du numérique sont venus s'insérer dans le paysage en fournissant des services au public.

Les acteurs historiques du transport collectif qui, jusqu'ici, intégraient

l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité (information, relation client, billettique, transport) ont été contestés sur une ou plusieurs de ces fonctions recomposant la gouvernance des mobilités.

Ce changement de paradigme a aussi contribué à transformer l'approche des acteurs historiques vers davantage de numérique. Aussi, il est important d'outiller les autorités locales afin de travailler en lien et de manière coordonnée avec ces acteurs privés de la donnée de mobilité, ce qui apparaît comme un nouveau défi à relever.

Pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, le Nouvel Agenda Urbain donne pour objectifs une gouvernance claire de la mobilité, des financements pérennes et une planification des transports articulée à la planification urbaine et au design urbain.







PARTIE 2

RECOMMANDATIONS ET EXEMPLES

Recommandation 1

La gouvernance doit être prise en compte à toutes les échelles selon une approche en systèmes.

Renforcer le rôle des autorités régulatrices de transport

Les choix politiques d'investissement orientent les modes de transport. Aussi, il est nécessaire de conforter le rôle des autorités publiques régulatrices de mobilité :

- Donner des compétences et des moyens aux collectivités à la bonne échelle, au-delà des limites municipales, pour qu'elles puissent coordonner leurs politiques de mobilités.
- Développer des outils qui permettent une vision systémique et intermodale, sur le long terme, des évolutions des mobilités et des différents modes de transport à programmer.
- Organiser le financement des ouvrages de manière coordonnée.
- Soutenir l'organisation et la professionnalisation du transport informel.





Travailler avec les acteurs de la donnée

Intégrer dans les stratégies publiques le monde de la production et de la valorisation de la donnée et en faire un outil d'aide à la décision.

Dans le cadre d'une évolution de la gouvernance de la mobilité, faire en sorte que les acteurs du numérique travaillent en lien avec les autorités publiques régulatrices de transport en créant des partenariats public-privé. Cela permet, pour les acteurs de l'urbain, la mise à disposition des données exploitables centrées sur l'utilisateur.



OUTIL

Les outils numériques révolutionnent-ils la mobilité urbaine ?

Le numérique apparaît comme un support du renouvellement des mobilités en particulier via le smartphone pour l'accès à des applications qui proposent de nouveaux services de mobilités. Ils constituent une aide à la navigation ou à des modes de transports partagés par exemple vélos, covoiturage...

Les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) induisent de repenser les mobilités puisqu'elles contribuent à modifier certains déplacements : de plus en plus d'actions peuvent désormais être faites à distance (e-commerce, travail avec le télétravail, relations sociales avec les réseaux).

www.ifsttar.fr

Le monde du transport est aujourd'hui bouleversé par le numérique et l'arrivée de nouveaux acteurs privés. Des compétences nouvelles ont émergé afin de réguler et d'améliorer les services, mais aussi la logistique. Il apparaît nécessaire d'investir dans des infrastructures numériques publiques stratégiques et de donner à l'Etat et au service public, les capacités d'agir au service d'une mobilité plus connectée et accessible.

Les autorités doivent pour cela être capables de planifier et d'assurer le déploiement de ces nouvelles infrastructures, et de travailler de manière coordonnée avec les acteurs de la donnée, provenant souvent du secteur privé. L'arrivée de nouveaux acteurs invite donc à repenser leurs règles d'utilisation et les interactions entre mobilités des personnes et des biens.

www.lafabriquedesmobilites.fr





Recommandation 2

Faire le lien entre planification urbaine et planification des transports.

La planification à différentes échelles

Favoriser l'articulation et la cohérence entre la planification globale de la ville et la planification des transports. Pour cela, la localisation de polarités qui associent habitat, emploi, services doivent être organisées afin d'éviter les déplacements inutiles.

Travailler les enjeux de mobilités en partant des usages et de la demande et aux différentes échelles (la rue, des pôles et quartier, à l'échelle métropolitaine, et des corridors de transports).



PROJET

Articuler urbanisme et transport

Dans le cadre de la coopération décentralisée entre le Grand Lyon et la commune de Ouagadougou, l'agence d'urbanisme de Lyon a été mobilisée afin de mettre en œuvre un plan d'appui à la mobilité et une stratégie partagée entre planification urbaine et plan de mobilité. Une campagne de comptages routiers, une base de données voiries, une cartographie des projets d'infrastructures sur le territoire communal, et un observatoire des déplacements ont ainsi été réalisés.



Une politique locale commune articulant urbanisme et transport a ainsi été formalisée. (Ouagadougou - BURKINA FASO)

www.urbalyon.org





PROJET

Ville lisible à Buenos Aires

Le projet Ville Lisible initié par l'IVM, en coordination avec la Ville de Buenos Aires, le gouvernement fédéral et des sociétés d'autobus, a développé une information urbaine et multimodale pour les lignes de bus de la ville. Il exploite des éléments du design, de l'architecture et de la culture web pour élaborer et dessiner l'information des systèmes de transport public depuis la vision des usagers. Il améliore ainsi la lisibilité de la ville puisqu'il apporte suffisamment d'informations à l'utilisateur pour lui permettre de prendre les décisions les plus adaptées à ses déplacements en toute connaissance de cause, à chaque instant et n'importe où. Le dispositif identifie ainsi les codes partagés et favorise les références communes dans

les grandes villes latino-américaines. À Buenos Aires, Rio de Janeiro, Porto Alegre ou Lima, il s'agit à chaque fois de développer et de renforcer une interface particulière et unique. Les spécificités de chaque ville sont ainsi prises en compte, qu'elles relèvent de la planification urbaine, de l'organisation de la mobilité ou de la culture de sa société.

(Buenos Aires - ARGENTINE)



www.ville-en-mouvement.com

Construction, déconstruction, requalification des infrastructures

Constuire et transformer des infrastructures adaptables, multifonctionnelles et multimodales, en mettant l'accent sur la mixité des usages, la connectivité, et la gestion de la temporalité de ces infrastructures. Pour cela, prendre en compte les usages, et les interactions à toutes les échelles du territoire en misant sur la qualité urbaine (confort, sécurité, efficacité, bien-être, urbanité).

Attention toutefois que les infrastructures n'agissent pas comme des fragmentations dans la ville. Dans les pays des Sud, il s'agit de réaliser les infrastructures routières nouvelles qui vont organiser les modes de déplacement mais aussi la trame urbaine et les futurs développements. Dans les pays du Nord, il s'agit plutôt de requalifier les infrastructures routières pour les insérer davantage dans la ville et éviter leurs nuisances. Que ce soit dans le cas d'infrastructures qui relient ou qui séparent, il faut penser multimodalité et évolution des usages.





PROJET

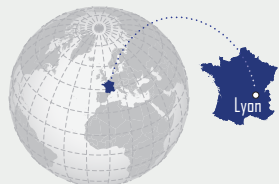
Création d'infrastructures



Des réflexions ont été menées par la CODATU pour la mise en place du tramway, un système de transport moins capacitaire que le métro, mais plus adapté pour une ville moyenne comme Kochi. Le développement de ce mode de transport s'inscrit dans un contexte où la *smart city* est le nouveau vecteur d'accélération et de transformation de la ville. (Kochi - INDE)

www.codatu.org

Requalification d'infrastructures



Dans le cadre d'une réflexion globale sur les déplacements à l'échelle de toute l'agglomération, la Métropole du Grand Lyon a programmé de requalifier l'autoroute A7 en un nouveau boulevard urbain végétalisé, favorisant les transports en commun, le covoiturage, les taxis et l'autopartage, ainsi que les mobilités actives. (Lyon - FRANCE)

www.grandlyon.com

Reconsidérer le rôle de l'infrastructure routière dans les espaces

Dans les espaces périurbains, la mobilité routière est principalement automobile, les transports en communs peinant à convaincre faute d'une densité de population suffisante. En reconsidérant son rôle, la route peut devenir le support du développement des transports collectifs et du covoiturage, tout en répondant aux besoins croissants de mobilité des habitants.





PROJET

« La petite échelle qui change tout ou presque »

Dans ce projet, porté entre autres par l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), les passages sont considérés comme des espaces de transition pour la ville du XXI^e siècle. Les escalators, passerelles, tunnels, téléphériques urbains, constituent des maillons essentiels d'une mobilité durable. Ils sont indispensables à la qualité de nos déplacements quotidiens et à la conception d'un système de mobilité intégré. S'ils facilitent la transition entre tous les modes

de transport, ils ne sont pourtant pas assez pris en compte dans les grandes opérations d'aménagement. Or c'est le changement à petite échelle et localement, qui permet d'être la base d'une transformation à grande échelle.

Plusieurs actions ont ainsi été réalisées (concours de professionnels, ateliers étudiants) dont un appel à innovation et un guide pour favoriser la conception de ces espaces des mobilités de demain.

www.ville-en-mouvement.com

Concevoir la rue et l'espace public

Concevoir les espaces du mouvement comme des espaces de coexistence et organiser dans l'espace public le partage des modes entre véhicules motorisés, vélos, piétons, et la vie sociale.

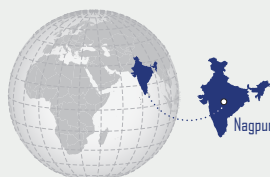


PROJET

Infrastructures et espace public

Dans le cadre de sa candidature au programme *Smart cities* lancé dans 100 villes indiennes, l'Agence d'urbanisme de Lyon est intervenue auprès de la ville de Nagpur afin de mettre en œuvre un projet d'amélioration d'un quartier périphérique sous-équipé, en cours de densification et desservi par une future station de métro. Cet appui a consisté en l'identification de projets urbains à développer

sur des sites stratégiques connectés aux stations majeures des lignes de métro. (Nagpur - INDE)



www.urbalyon.org





Utiliser les données numériques pour optimiser les mobilités

Faire de l'exploitation des données et du numérique des outils pour optimiser et fluidifier les déplacements, en particulier en travaillant sur le lien entre congestion et numérique sur les voies routières et sur les temporalités, pour éviter un maximum de déplacements, notamment lors des heures de pointe.

Mais les nouvelles technologies, bien qu'elles améliorent la gestion des infrastructures, créent des formes d'exclusion. Elles peuvent :

- rendre plus dépendantes les autorités locales d'approches commerciales d'entreprises qui maîtrisent les données urbaines ;
- exclure les personnes qui n'ont pas accès ou ne savent pas utiliser les outils numériques (personnes âgées, défavorisées).

Il est donc primordial de former et d'informer les autorités locales et les individus à leur utilisation et d'instaurer une gouvernance des données de façon à permettre leur partage, mais toujours de manière contrôlée.



OUTIL

Intelligence artificielle et gestion des mobilités

Entropy, start up issue des travaux VEDECOM, permet de mesurer les déplacements en temps réel et à moindre coût, et d'analyser tous les besoins de mobilités sur un territoire donné.

Grâce à l'intelligence artificielle, elle peut modéliser les flux, réguler le trafic et évaluer les besoins en aménagements ou en services nécessaires, évitant l'enquête de terrain.

www.vedecom.fr

Attention : numérique et mobilité

Osons poser la question ! Et si les problèmes de mobilités étaient renforcés par le numérique ? Dans le domaine routier, les solutions numériques, loin d'avoir amélioré la situation, ont pu contribuer sous certains aspects, aux embouteillages.

Une étude publiée par *La Fabrique de la Cité* montre que dans de nombreuses métropoles, l'irruption des acteurs du numérique, et notamment les calculateurs d'itinéraires ou les services de VTC, tous deux issus de l'économie numérique, contribuent à renforcer les embouteillages.

De plus, des oppositions émergent entre les métropoles et ces géants du numérique, tandis que les problèmes de mobilités se renforcent. Il est donc nécessaire de s'extraire de cette opposition stérile pour utiliser le numérique, non plus comme une fin, mais bien comme un moyen au service de solutions pour améliorer les conditions de déplacements.





Recommandation 3

Promouvoir le droit à la mobilité comme un enjeu fondamental d'inclusion et de lien social.

Un enjeu de justice sociale et spatiale

Il faut soutenir les mobilités choisies et réduire les mobilités subies et éviter la segmentation et l'exclusion. Pour cela, il faut mettre en place des moyens de transports accessibles en termes :

- d'offre adaptée, en particulier dans les quartiers défavorisés ;
- d'informations accessibles à tous ;
- de tarifs abordables pour tous.



PROJET

La mobilité ça s'apprend !

Les travaux de l'IVM sur les apprentissages de la mobilité ont conduit à la réalisation d'« En Route ! », un jeu vidéo pédagogique qui vise à développer la palette d'actions et l'autonomie de mobilité des personnes, qu'il s'agisse d'adultes en situation de fragilité sociale/économique ou de jeunes en phase d'apprentissage.

En Route ! a été développé en partenariat avec des experts de la ville, de la création numérique, des mobilités, de l'insertion et de la formation, et des milieux universitaires, à

partir d'une recherche sur les freins psychosociaux et cognitifs à la mobilité. Il a été également co-construit avec des personnes en insertion sociale et professionnelle et validé par elles.

Aujourd'hui le jeu est également utilisé par d'autres publics : collégiens, lycéens, apprentis, grand public intéressé par les mobilités. Il est diffusé par IVM-VEDECOM auprès d'associations, de plateformes de mobilité, de maisons de l'emploi, de réseaux d'éco mobilité scolaire...

www.ville-en-mouvement.com



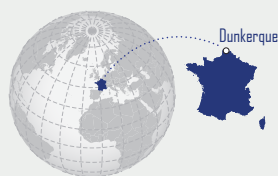


PROJET

Transports gratuits

Pendant un an à Dunkerque, une expérimentation puis une généralisation de la gratuité des bus été mise en place. Les premiers résultats au bout d'un an ont démontré des conséquences très positives sur la mobilité des usagers. En effet, ils ont pour un grand nombre, délaissé la voiture individuelle privilégiant le bus gratuit ; la gratuité étant l'élément déclencheur du changement de mode de transport de ces usagers.

Des populations qui ne se déplaçaient plus ont commencé ou recommencé à le faire. Les bus sont ainsi devenus des lieux de lien social. (Dunkerque - FRANCE)



www.ville-dunkerque.fr

Attention : la gratuité des transports publics

Dans des centres urbains toujours plus congestionnés où l'automobile représente une part écrasante des déplacements, les villes sont à la recherche d'un moyen pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun. Depuis plusieurs années, des villes affichent des motivations quant au déploiement de la gratuité des transports publics.

La gratuité séduit certaines villes qui, grâce à elle, entendent poursuivre plusieurs objectifs. En plus de réduire la place de la voiture, la gratuité encourage à l'utilisation – et donc au remplissage – des transports collectifs parfois sous-utilisés et ambitionne d'améliorer la qualité de l'air tout en ayant une visée sociale puisque la gratuité est justifiée pour des publics en situation de fragilité ou à faible ressource.

Dans les réseaux de transports des petites et moyennes villes, la gratuité n'a pas eu les effets dévastateurs sur les finances du transport public attendus, notamment parce que la billettique ne représentait qu'une part minoritaire du budget du réseau. À Dunkerque, cette perte a été compensée par une augmentation du taux du versement transport (une participation au financement des transports en commun des employeurs occupant 11 salariés et plus) de 1,05% à 1,55%.

Cependant, à la différence d'agglomérations plus petites, l'autorité organisatrice des transports d'une métropole comme Paris ne peut compter sur une augmentation de ce taux pour compenser le manque à gagner lié à la gratuité, sans porter atteinte à la compétitivité des entreprises.

De plus, selon des études de faisabilité et d'efficacité conduites pour les réseaux de transports franciliens et de l'agglomération lyonnaise, l'expérience de la gratuité dans les grandes agglomérations n'a pas d'effet significatif sur le trafic routier et n'est pas soutenable à long terme pour assurer le développement des transports collectifs.

Enfin, la gratuité peut avoir des effets secondaires néfastes pour le réseau de transport, par exemple la dégradation de la qualité de service. De la même façon, la gratuité encourage des usages non pertinents des transports collectifs (utilisation sur des courtes distances) et peut manquer son public cible en attirant piétons et cyclistes.





Recommandation 4

Insister sur la montée en compétences et la coopération des autorités locales.

Processus et empowerment

Former les acteurs aux outils évoqués précédemment (numérique, aménagement, insertion sociale) pour prendre les bonnes décisions, en termes de planification et transport, de gestion, et encourager l'intégration de toutes les échelles du quartier à l'État. Favoriser la transversalité et l'interdisciplinarité des services.

Donner des outils pour contractualiser avec les acteurs privés et crédibiliser les projets auprès des bailleurs.

Organiser des autorités de mobilité et créer des formations destinées aux acteurs publics et privés.



OUTIL

Une formation sur les Mobilités électriques connectées pour les collectivités

Les décideurs et acteurs des territoires sont sollicités par une offre constante de nouveaux dispositifs (applications numériques, start-ups ou initiatives citoyennes) et de nouvelles technologies de mobilités (véhicules autonomes, nouveaux schémas de gestion d'énergie, infrastructures communicantes). Devant ces multiples sollicitations, et l'injonction de modernité, ils sont amenés à imaginer, concevoir et financer des aménagements sur leurs territoires, avec une connaissance souvent partielle des dispositifs proposés, de l'adéquation de ces dispositifs aux données réelles de leurs territoires, et de leur adaptation aux souhaits prospectifs de leurs usagers.

Vedecom et le Cerema, avec le soutien de l'Institut Paris Région, se sont ainsi associés

pour proposer une formation dédiée au rôle et aux responsabilités des collectivités sur les mobilités électriques et connectées.

Destinée aux spécialistes de l'aménagement et de la mobilité, elle vise à expliciter les impacts de ces solutions innovantes et envisager leur adéquation aux contextes des territoires.

Les objectifs visés sont de :

- comprendre les enjeux des véhicules électriques et connectés ;
- appréhender les compétences et les rôles des collectivités territoriales ;
- intégrer les véhicules électriques et connectés dans la politique publique de mobilité.

www.vedecom.fr





PROJET

Mobilize Your City

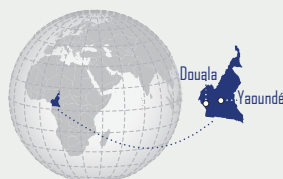
L'initiative portée par Mobilize your city soutenue par les bailleurs français et allemands (AFD et GIZ) vise à accompagner les gouvernements locaux et nationaux pour améliorer la mobilité urbaine et réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici 2050.

Cet accompagnement se traduit par un appui au renforcement de compétences sur la gouvernance et la planification des mobilités, notamment avec la création d'autorités

organisatrices des mobilités et du transport, et l'élaboration de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS).

(Douala et Yaoundé - CAMEROUN)

www.mobiliseyourcity.net



Recommandation 5

Mettre en place un dispositif économique adapté et diversifié pour permettre le financement des infrastructures et du transport public.

Financement

Définir des moyens diversifiés de financement mobilisant différents acteurs : les ressources propres aux emprunts des collectivités, fonds des bailleurs internationaux, versement transport ou participation aux déplacements des usagers par les entreprises, ou encore en s'appuyant sur le financement participatif (*crowdfunding*).





OUTIL

« Qui paie quoi ? »

Dans son *Guide de bonnes pratiques de financement du transport urbain*, la Codatu donne des pistes afin de trouver des solutions pour financer le système de transport urbain, en s'appuyant sur les expériences innovantes

des pays émergents et développés. Ce document explicatif constitue une base de réflexion afin de mettre en œuvre un financement adapté selon les besoins et spécificités de la ville en question.

www.codatu.org

Accompagner de nouveaux modèles économiques

Penser la logistique urbaine de proximité en facilitant la présence de pôles logistiques à petite échelle, et repenser les espaces logistiques pour l'approvisionnement de proximité en agissant sur le foncier.



PROJET

L'hôtel logistique Chapelle International

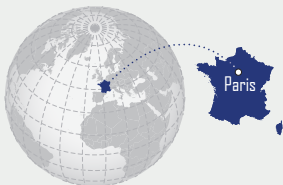
Le projet est à l'initiative de Sogaris, la mairie de Paris et des arrondissements concernés, Haropa, la Caisse des dépôts, SNCF réseaux, la Caisse d'épargne, CIC, et la Région Île-de-France.

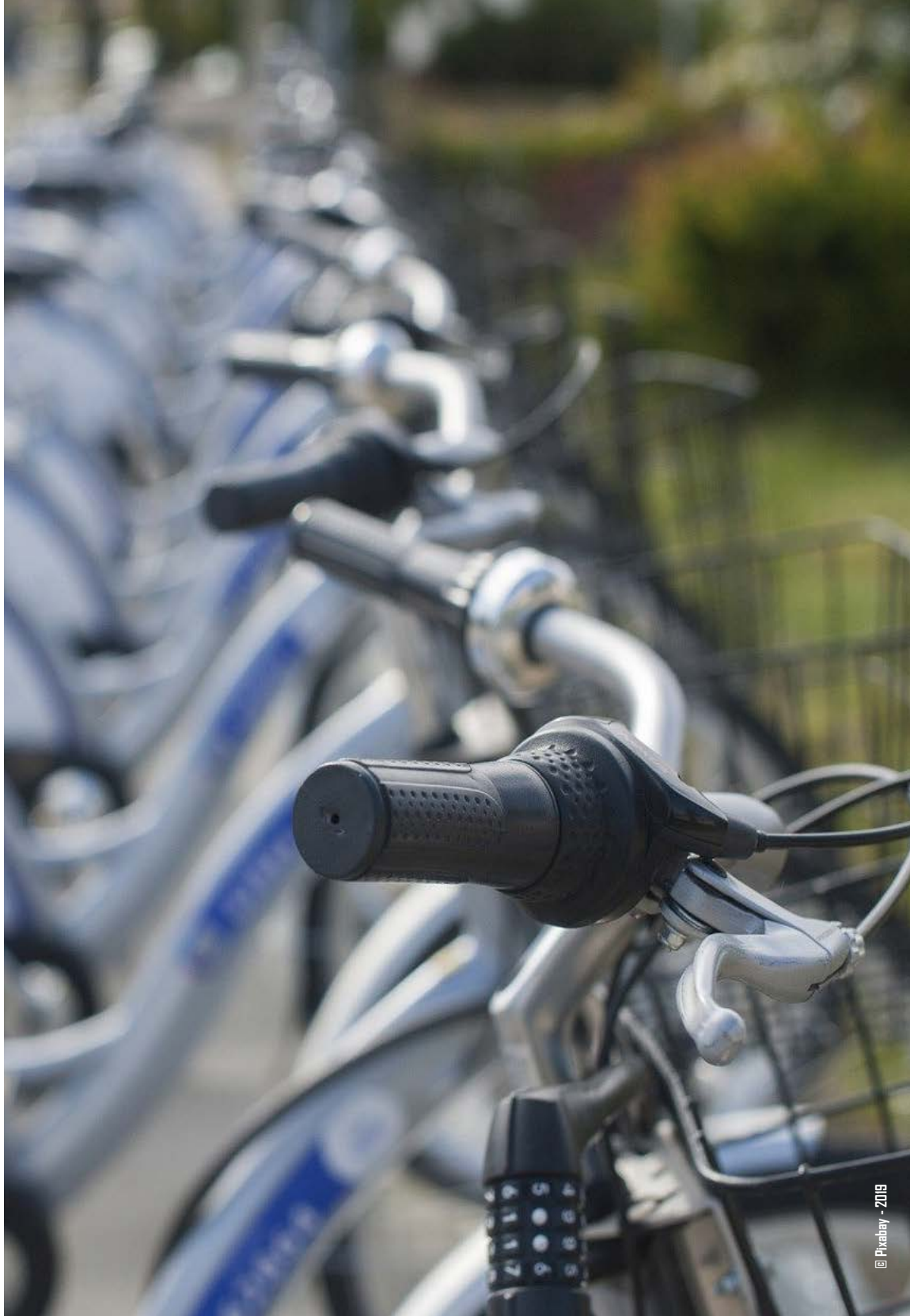
L'ensemble ompte 35 000 m², dont 10 000 consacrés à la logistique (jusqu'à 240 caisses mobiles urbaines pourront être traitées quotidiennement), comporte aussi un

datacenter dont l'énergie sera utilisée pour chauffer les futures habitations situées dans les tours qui borderont l'hôtel logistique.

Le projet incorpore une 5^e façade d'un hectare gérée par la mairie de Paris, qui se répartit entre un vaste espace dédié à l'agriculture urbaine et des terrains de sport. Les agriculteurs qui exploiteront les serres de cette 5^e façade bénéficieront d'un monte-charge dédié, à la fois pour acheminer les matières nécessaires à la culture mais aussi pour évacuer leur production.
(Paris - FRANCE)

www.chapelleinternational.sncf.com

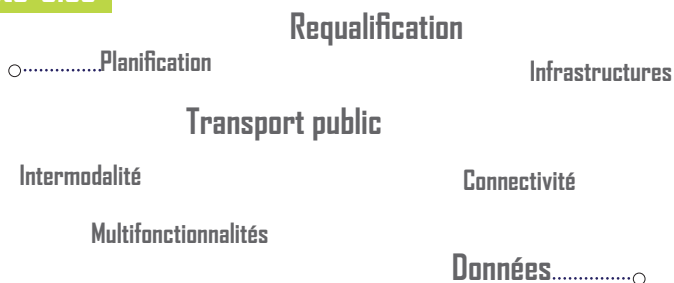






CONCLUSION

Mots-clés



À retenir

Pour une approche complexe des enjeux de mobilités

Comment nous déplacerons-nous demain ? Envisager cette question convoque presque automatiquement l'imaginaire foisonnant des transports du futur : volants, autonomes, connectés et personnalisés... Si révolutionnaires puissent-ils être, ces nouveaux modes de transport nourrissent l'espoir des citoyens de rendre leur mobilité plus simple, rapide et confortable.

Aujourd'hui, l'espace urbain est le théâtre de ce processus de transformation des usages de déplacement et de la réinvention de modes de transport. Plus aucun jour ne passe sans que la promesse de l'avènement prochain de

la révolution des mobilités ne soit faite. Ces innovations entendent répondre à la problématique complexe des enjeux urbains de mobilité.

Environnementaux, sanitaires, économiques, spatiaux, sociaux..., les enjeux sont multifaces et complexes. Mais soyons-en sûrs : la solution miracle pour répondre à la diversité des enjeux urbains n'existe pas. La réponse devra être aussi complexe que les problèmes eux-mêmes mais la palette d'outils et de solutions est large. La réponse adéquate passera par une réflexion sur les modes, le partage d'informations, l'organisation et le modèle économique des mobilités.





Lancé en juin 2011, le **Partenariat Français pour la Ville et les Territoires (PFVT)** est une plateforme d'échanges et de valorisation de l'expertise des acteurs français de l'urbain à l'international. Il s'agit d'un partenariat multi-acteurs présidé par Hubert Julien-Laferrière, député de la deuxième circonscription du Rhône, soutenu par les Ministères de l'Europe et des Affaires Étrangères, de la Cohésion des Territoires, de la Transition Écologique et Solidaire, et de la Culture. Il fédère près de deux cents organismes représentant la diversité de l'expertise urbaine française, contribuant à la construction d'une vision française partagée, fondée sur la capitalisation d'échanges et d'expériences innovantes et durables.



Couverture :

© Pixabay

ISBN : 979-10-90777-10-1

Réalisation :

