





## ILS S'ENGAGENT AU SEIN DU PROJET « MOBILITÉ360 » :



Uber

accompagnés par :





# TABLE DES MATIÈRES

<b>03</b>	Ils s'engagent au sein du projet « Mobilité360 »
<b>06</b>	<b>MESSAGES CLÉS</b>
<b>10</b>	<b>INTRODUCTION</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pourquoi un manifeste de la mobilité urbaine ?</li></ul>
<b>16</b>	<b>LES ENGAGEMENTS DES LEADERS DE LA MOBILITÉ URBAINE</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Une vision commune</li><li>• Des objectifs communs</li><li>• Une méthode unique</li><li>• Des engagements concrets</li></ul>
<b>22</b>	<b>GOUVERNANCE</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un engagement public</li><li>• Une collaboration efficiente</li><li>• Un calendrier de suivi régulier</li></ul>
<b>24</b>	<b>CONCLUSION</b>
<b>25</b>	<b>ANNEXES</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Liste détaillée des engagements des opérateurs</li><li>• Liste détaillée des contreparties attendues de la part des autorités publiques</li><li>• Lignes directrices relatives au droit de la concurrence</li></ul>

# 01

## MESSAGES CLÉS



*Le Manifeste de la mobilité urbaine est né d'une collaboration inédite engagée au sein du projet « Mobilité360 » entre quatre acteurs majeurs de la mobilité, BlaBlaCar, Mobilize (Groupe Renault), le groupe RATP, et Uber, accompagnés dans leur démarche par le Boston Consulting Group. Lancée à Paris, cette initiative a pour vocation d'entériner l'engagement de ces acteurs pour le développement d'un système de transport et de mobilité plus vert et plus partagé.*

## MANIFESTE DE LA MOBILITÉ URBAINE

Les partenaires du projet ont choisi l'Île de France, et plus particulièrement la ville de Paris, comme premier terrain d'exploration afin de pouvoir traiter une diversité de problématiques et capitaliser sur l'expertise des partenaires en matière de nouvelles mobilités. Néanmoins, le Manifeste a pour ambition de proposer une vision et un cadre d'action qui s'étendent au-delà de la région parisienne et qui s'appliquent à l'ensemble des territoires urbains.

Le système de mobilité développé au cours des dix dernières années a été caractérisé par l'innovation et le foisonnement de nouvelles offres. Les avancées technologiques et l'évolution des usages ont encouragé les opérateurs à développer de nouveaux services de mobilité : VTC, covoiturage, autopartage, vélos et trottinettes en libre-service, plateformes multimodales (MaaS), etc. Les autorités publiques, en particulier les villes, conscientes des nouvelles aspirations de leurs citoyens ainsi que des possibilités offertes par ces nouveaux services, ont dans l'ensemble laissé les opérateurs tester et développer leurs offres sur leurs territoires, continuant ainsi à concentrer leur action sur la modernisation des transports publics et la transformation des infrastructures urbaines.

Pourtant, les partenaires partagent aujourd'hui un constat, celui de l'essoufflement du modèle actuel de gestion de la mobilité urbaine. En effet, cette course à l'innovation et à la croissance a mené à un développement et à une optimisation des offres « en silo », avec un dialogue limité entre opérateurs de mobilité et avec les autorités publiques. Ainsi, quatre éléments illustrent les limites du système actuel

- Les stratégies mises en place au sein des villes adressent souvent de manière partielle les besoins des citoyens en matière de mobilité
- Malgré la multiplication des offres, la mobilité urbaine continue à être fortement dépendante de la voiture individuelle : celle-ci représente encore aujourd'hui ~30% des déplacements en Île de France
- Les nouveaux services développés peinent à s'imposer comme des alternatives quotidiennes à la voiture individuelle, notamment du fait d'un manque de cohérence et d'infrastructures adaptées
- La congestion et la pollution continuent de constituer une menace pour la santé publique et la planète. En 2018, le secteur des transports reste par exemple le premier poste d'émission de gaz à effet de serre en France

La crise du Covid-19 a par ailleurs exacerbé ce besoin de transformation pointé du doigt par les partenaires et il apparaît aujourd'hui urgent d'éviter un retour au « tout voiture individuelle » à la fin de l'épidémie. Le bouleversement induit par la crise semble également avoir favorisé l'émergence d'une voix commune au sein des opérateurs de

mobilité, dont le rôle apparaît d'autant plus essentiel face au risque d'une potentielle diminution des investissements publics dans le secteur des transports.

Face à ces enjeux, les membres du projet « Mobilité360 » ont souhaité, à travers ce Manifeste, partager leur vision, leurs objectifs, leur méthode et leurs engagements communs pour le développement d'un système de mobilité pérenne et optimisé, répondant aux besoins des usagers, des villes et des opérateurs, et *in fine* de la société. Le Manifeste matérialise ainsi une étape importante du processus de collaboration engagé entre les partenaires.

1

### UNE VISION COMMUNE

Une approche collaborative de la mobilité urbaine via le développement d'une offre riche et innovante au service de tous les voyageurs et de villes décarbonées, plus prospères et inclusives

2

### QUATRE PILIERS STRATÉGIQUES

qui soutiennent la vision et fixent les grands objectifs de « Mobilité360 »

- Avoir un impact environnemental positif, en réduisant la pollution générée par le système de transport et l'empreinte carbone des flottes et des opérations liées aux services de mobilité
- Promouvoir une utilisation optimisée de l'espace public et augmenter la qualité de vie des citoyens en créant un espace public plus accueillant et moins congestionné
- Garantir aux usagers l'accessibilité des services à tous les usagers et sur tous les territoires
- Améliorer la qualité de l'expérience usager en proposant un système de transport sûr, fiable et simple d'utilisation

3

### UNE MÉTHODE UNIQUE,

fondée sur la collaboration entre partenaires de mobilité et autorités publiques et qui se traduit par quatre principes clés

- Un dialogue commun et organisé, entre partenaires et avec les autorités publiques
- Un partage d'informations facilité et encadré, proportionné au regard des objectifs définis au titre des quatre piliers stratégiques

4

- La co-optimisation des solutions de mobilité existantes et l'identification d'opportunités de coopération en matière de construction de nouvelles solutions pérennes
- Une communication renforcée auprès des parties prenantes externes

**QUATRE ENGAGEMENTS CLÉS,**

sur lesquels les partenaires s'engagent à appliquer cette approche.  
Les partenaires s'engagent à ...

- ... initier un dialogue avec les autorités publiques pour les aider à définir et à piloter la stratégie urbaine, notamment en mettant à leur disposition une expertise, des outils et des données en fonction des problématiques identifiées
- ... innover tout en intégrant les besoins de la ville et des citoyens dans l'élaboration des nouveaux services et véhicules de mobilité
- ... analyser les potentielles synergies opérationnelles entre opérateurs publics et privés afin d'optimiser et améliorer la qualité des services proposés
- ... tendre vers une meilleure intégration des offres afin d'améliorer la complémentarité entre les modes pour les usagers

Pour résoudre les défis posés par la mobilité urbaine, l'engagement des acteurs de « Mobilité360 » doit s'accompagner d'une implication et de contributions substantielles de la part des autorités publiques.

Le Manifeste dessine ainsi le contour de ce que pourrait être une coopération entre les partenaires, et identifie trois leviers sur lesquels ils sollicitent l'engagement des acteurs publics, pour construire ensemble une mobilité au service de la ville et des citoyens :

- Collaborer avec les opérateurs de mobilité pour la mise en place d'une stratégie de mobilité urbaine efficace et cohérente
- Soutenir le développement de nouveaux services et/ou véhicules de mobilité
- Favoriser le développement d'infrastructures dédiées aux nouvelles offres de mobilité

# 02

## INTRODUCTION



## 1. POURQUOI UN MANIFESTE DE LA MOBILITÉ URBAINE ?

Le Manifeste de la mobilité urbaine est le fruit d'une collaboration inédite engagée au sein du projet « Mobilité360 » entre quatre acteurs majeurs de la mobilité, BlaBlaCar, Mobilize (Groupe Renault), le groupe RATP et Uber et facilitée par le Boston Consulting Group. Cette initiative a pour vocation d'entériner l'engagement de ces acteurs pour la transformation du système actuel de la mobilité vers une mobilité durable, plus verte et plus partagée.

Les partenaires du projet « Mobilité360 » ont choisi l'Île de France, et plus particulièrement la ville de Paris, comme premier terrain d'exploration. Ce choix a été fait afin de pouvoir traiter une diversité de problématiques et capitaliser sur l'expertise des partenaires en matière de nouvelles mobilités. Néanmoins, le Manifeste a pour ambition de proposer une vision et un cadre d'action qui s'étendent au-delà de la région parisienne et s'appliquent à d'autres villes et territoires urbains en France et dans le monde. Si le Manifeste traite spécifiquement des villes, les partenaires incluent également dans leurs réflexions l'ensemble des problématiques auxquelles font face les espaces concentrant de nombreux flux de mobilité humaine tels que les zones périurbaines ou les bassins d'emplois.

### A. Un constat commun: le système actuel de la mobilité urbaine a atteint certaines limites

Le système de mobilité développé au cours des dix dernières années a été caractérisé par l'innovation et le foisonnement de nouvelles offres. En effet, les révolutions technologiques et la transformation des usages ont favorisé l'émergence d'une multitude de nouveaux services.

#### **LES RÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES**

L'innovation technologique, qui a fortement marqué le système actuel de la mobilité, se caractérise notamment par trois révolutions majeures : le développement de la connectivité, l'électrification des véhicules et le transport autonome.

En matière de mobilité, la connectivité se matérialise avant tout par la démocratisation du smartphone. Celui-ci, en permettant aux utilisateurs de consommer et de transmettre toujours plus d'informations en mouvement sert de support à de nombreux nouveaux services de mobilité. La connectivité a notamment permis le développement de plateformes digitales et d'applications de planification d'itinéraires et de guidage en temps réel. Au-delà du smartphone, la connectivité s'inscrit dans une démarche plus large de mobilité

**L'INNOVATION  
TECHNOLOGIQUE  
SE CARACTÉRISE  
NOTAMMENT  
PAR TROIS  
RÉVOLUTIONS  
MAJEURES.**

intelligente qui repose également sur d'autres technologies telles que les réseaux mobiles, les technologies de capture et d'échange de données (capteurs, objets connectés) ou encore les technologies de stockage et de traitement des données (cloud, data science, IA).

La deuxième révolution technologique est celle de la mobilité électrique, qui aujourd'hui ne concerne plus uniquement le transport ferré mais également le transport routier. En effet, l'amélioration de la performance et du coût des batteries permet progressivement aux véhicules électriques de devenir économiquement compétitifs face aux moteurs à essence ou au gazole.

Enfin, la troisième révolution technologique concerne le transport autonome. Les tests de voitures et navettes autonomes continuent de se multiplier et les réflexions sur le transport autonome ne se limitent plus aux véhicules ni au transport routier : l'ensemble des infrastructures et des opérations de transport s'intéressent aujourd'hui à cette technologie.

### **LA TRANSFORMATION DES USAGES**

La dernière décennie a également été marquée par l'évolution des habitudes de transport des citoyens.

Cela s'illustre notamment à travers le passage de la propriété à l'usage, tendance de fond qui dépasse le secteur de la mobilité. Ainsi, les citoyens manifestent de plus en plus le besoin d'accéder à un large choix de services de mobilité pour compenser la possession d'une voiture individuelle.

### **LA VALEUR MÊME DE LA MOBILITÉ ET SON RAPPORT AU TEMPS SEMBLENT S'ÊTRE PROFONDÉMENT TRANSFORMÉS.**

Par ailleurs, la valeur même de la mobilité et son rapport au temps semblent s'être profondément transformés : les trajets sont de plus en plus considérés comme un moment pour se reposer, se divertir, travailler... Ainsi, l'efficacité et le coût ne sont plus les seuls facteurs valorisés par les usagers dans leurs choix de transports et on assiste à l'émergence d'autres facteurs clés, tels que la sécurité, la fiabilité, le confort ou l'impact environnemental.

Ainsi, encouragés à la fois par ces avancées technologiques et l'évolution des usages, les opérateurs ont intensifié leurs efforts pour développer de nouveaux services de mobilité : VTC, covoiturage, autopartage, vélos et trottinettes en libre-service, plateformes multimodales (MaaS), etc. Les autorités publiques, en particulier les villes, conscientes des nouvelles aspirations de leurs citoyens ainsi que des possibilités offertes par ces nouveaux services, ont dans l'ensemble laissé les opérateurs tester et développer leurs offres sur leurs territoires, continuant ainsi à concentrer leur action sur la modernisation des transports publics et la transformation des infrastructures urbaines.

### LES LIMITES DU SYSTÈME ACTUEL DE MOBILITÉ URBAINE

Pourtant, les partenaires de « Mobilité360 » s'accordent aujourd'hui à dire que ce modèle de gestion de la mobilité urbaine a atteint certaines limites. Ainsi, cette course à l'innovation et à la croissance a mené à un développement et à une optimisation des offres « en silo », avec un dialogue limité entre opérateurs de mobilité et avec les autorités publiques. En particulier, quatre éléments illustrent les limites du système actuel.

- Les stratégies mises en place au sein des villes adressent souvent de manière partielle les besoins des citoyens en matière de mobilité
- Malgré la multiplication des offres, la mobilité urbaine continue à être fortement dépendante de l'usage de la voiture individuelle, celle-ci représentant encore ~30% des déplacements en Île de France
- Les nouveaux modes de transport peinent encore à s'imposer comme des alternatives quotidiennes à la voiture individuelle, notamment du fait d'un manque de cohérence et d'infrastructures adaptées
- La congestion et la pollution continuent de constituer une menace pour la santé publique et la planète. En 2018, le secteur des transports reste par exemple le premier poste d'émission de gaz à effet de serre en France.

Si la phase d'innovation dans laquelle s'est inscrite la mobilité urbaine au cours des dernières années a été essentielle au développement de nouveaux services, le modèle actuel, peu coordonné, semble être devenu trop coûteux, tant d'un point de vue économique, sociétal et environnemental.

## B. Une situation exacerbée par la crise du Covid-19

La crise sanitaire liée au Covid-19 a exacerbé le besoin de transformation du système pointé du doigt par les membres de « Mobilité360 ».

Tout d'abord, la crainte de la contagion semble pousser les usagers à se détourner des transports publics et des modes de transport partagés (covoiturage, autopartage, etc.) pour favoriser la voiture individuelle, perçue comme un espace protégé. Ainsi, en janvier 2021, 21% des franciliens disent utiliser davantage leur voiture qu'avant la crise<sup>1</sup>. Cela illustre l'urgence d'une mobilisation des acteurs pour éviter un retour au « tout voiture individuelle » et préserver les avancées initiées au cours des dernières années.

**21% DES  
FRANCIENS  
DISENT UTILISER  
DAVANTAGE  
LEUR VOITURE  
QU'AVANT LA CRISE**

1. <https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/covid-19-dans-le-grand-paris-la-voiture-a-pris-le-pas-sur-le-train-et-le-metro-19-02-2021%E2%80%A6>

Par ailleurs, la crise du Covid-19 a accentué la pression financière qui pèse sur les pouvoirs publics et ces derniers risquent fortement de réduire leurs investissements dans les transports publics. Ainsi, en août dernier, le manque à gagner lié à la pandémie était estimé à ~4 milliards d'euros, dont ~2,6 milliards pour l'Île de France<sup>2</sup>.

La crise sanitaire a donc mis en lumière le rôle essentiel des opérateurs dans la transformation du modèle de mobilité urbaine. En rebattant les cartes du secteur, la crise a favorisé l'émergence d'une voix et d'une vision partagées par les acteurs du projet « Mobilité360 » et a ouvert la voie à une plus grande collaboration entre opérateurs et autorités publiques.

### C. Une volonté commune: la création d'un nouveau système de mobilité pérenne et optimisé

Face à ces enjeux, les partenaires affichent une volonté commune de travailler ensemble pour la création d'un nouveau système de mobilité, répondant aux besoins des usagers, des villes et des opérateurs de mobilité.

#### LA CRISE SANITAIRE A MIS EN LUMIÈRE LE RÔLE ESSENTIEL DES OPÉRATEURS DANS LA TRANS- FORMATION DU MO- DÈLE DE MOBILITÉ URBAINE.

#### UNE VOLONTÉ DE TRAVAILLER ENSEMBLE...

La publication du Manifeste de la mobilité urbaine répond à un double objectif : renforcer la coopération entre les opérateurs eux-mêmes et faciliter le dialogue entre les opérateurs et les autorités publiques. En effet, si le Manifeste matérialise une étape importante dans le processus de coopération engagé au sein du projet « Mobilité360 », il illustre également la volonté des opérateurs de dialoguer de manière organisée et pro-active avec les autorités publiques. Les partenaires sont aujourd'hui convaincus qu'une plus grande coopération entre acteurs privés et publics est aujourd'hui nécessaire au développement d'un nouveau système de mobilité pérenne et optimisé et que le soutien des autorités publiques est indispensable à leur démarche.

Ainsi, le Manifeste met en place une nouvelle approche de la mobilité, fondée sur le dialogue, la coopération et le partage de données, à la fois entre opérateurs de mobilité et avec les autorités publiques.

2. [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/01/bus-metros-tramways-le-transport-public-en-difficulte\\_6050550\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/01/bus-metros-tramways-le-transport-public-en-difficulte_6050550_3234.html)

**...POUR LA CRÉATION D'UN NOUVEAU SYSTÈME RÉPONDANT AUX BESOINS DE L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ...**

À travers ce Manifeste, les partenaires souhaitent s'engager à travailler au développement d'un certain nombre d'initiatives concrètes et innovantes. Ces initiatives, détaillées par la suite, visent à la création d'un nouveau système multimodal et coordonné, favorisant les modes de transport décarbonés et partagés. Ce système permettra de répondre aux besoins de l'ensemble des parties prenantes de la mobilité urbaine et a donc pour objectif...

- ... d'offrir aux usagers un accès à une offre variée de services sûrs, fiables, et simples d'utilisation
- ... d'aider les villes dans la définition d'une politique de mobilité ambitieuse via la coordination d'offres publiques et privées et d'aider au pilotage des stratégies urbaines
- ... de développer des synergies permettant aux opérateurs de développer de nouvelles offres, d'améliorer les services de mobilité d'un point de vue technique et économique et de se positionner comme partenaires de choix dans le secteur des nouvelles mobilités

**...DANS LE RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES ET AU DROIT DE LA CONCURRENCE**

Les partenaires ont souhaité convenir d'un cadre destiné à empêcher toute constitution d'une entente illicite entre eux et généralement toute infraction de quelque manière que ce soit aux règles du droit de la concurrence. Ils s'engagent ainsi à appliquer et à faire appliquer par chacun de leurs employés participant aux groupes de travail et discussions engagées dans le cadre du projet « Mobilité360 », les règles contenues dans l'annexe « Lignes Directrices relatives au droit de la concurrence ». Cet engagement est notamment formalisé par la signature, par tout employé des partenaires participant aux groupes de travail et discussions engagées dans le cadre du projet « Mobilité360 », d'un acte d'adhésion individuel aux principes des Lignes Directrices relatives au droit de la concurrence.

Toute nouvelle entité qui serait amenée à participer au projet « Mobilité360 », devra également adhérer, et faire adhérer ses employés concernés, aux Lignes Directrices relatives au droit de la concurrence, reproduites en Annexe.

## 2. QUELS SONT LES FACTEURS DE SUCCÈS DU MANIFESTE ?

La réussite et la pérennité de la démarche engagée par les partenaires repose sur quatre facteurs clés, qui distinguent le Manifeste de toutes les initiatives existantes en matière d'engagement pour la mobilité urbaine.

1

### LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS DE L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

Le Manifeste découle d'un travail approfondi d'analyse et de compréhension des besoins des opérateurs, des villes et des citoyens en matière de mobilité urbaine, mais également de sécurité, de santé, etc. La justesse des initiatives garantit l'efficacité et la pérennité du système proposé.

2

### DES ENGAGEMENTS CONCRETS

Au-delà d'un simple plaidoyer, les partenaires listent au sein du Manifeste une série d'actions concrètes sur lesquelles ils s'engagent à travailler et à collaborer au cours des prochains mois.

3

### UNE COMPLÉMENTARITÉ DES ACTEURS

Le projet « Mobilité360 », à l'origine du Manifeste, rassemble des acteurs complémentaires, ce qui confère à l'initiative une puissance d'action inédite. Les partenaires allient en effet capacité d'innovation, agilité et expertises pointues sur des sujets divers de mobilité. À cela s'ajoute la contribution des pouvoirs publics qui apportent une connaissance précieuse des territoires et de leurs citoyens.

4

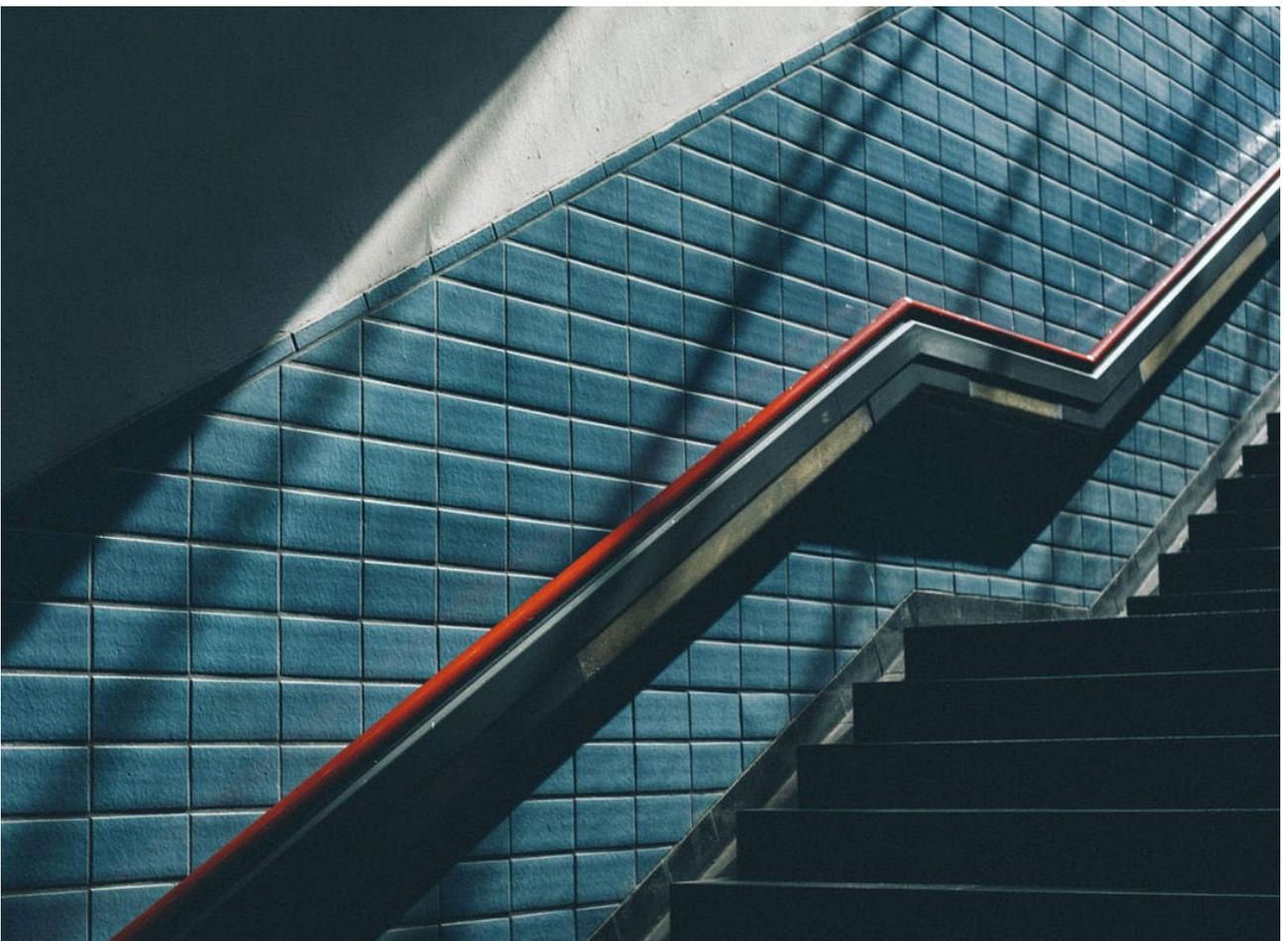
### UN RÉALISME ÉCONOMIQUE

L'expérience a montré que le succès d'une telle initiative repose en grande partie sur la création d'un système de mobilité économiquement viable pour les opérateurs.

Ce document constitue une première version du Manifeste et entérine la volonté des partenaires de travailler ensemble. La section suivante détaille la vision, la méthode ainsi que les actions concrètes sur lesquelles les partenaires souhaitent s'engager. Afin d'assurer la pérennité de l'exercice, le Manifeste a vocation à être étoffé en fonction de l'évolution du projet « Mobilité360 » et du niveau d'ambition souhaité par les acteurs.

# 03

## LES ENGAGEMENTS DES LEADERS DE LA MOBILITÉ URBAINE



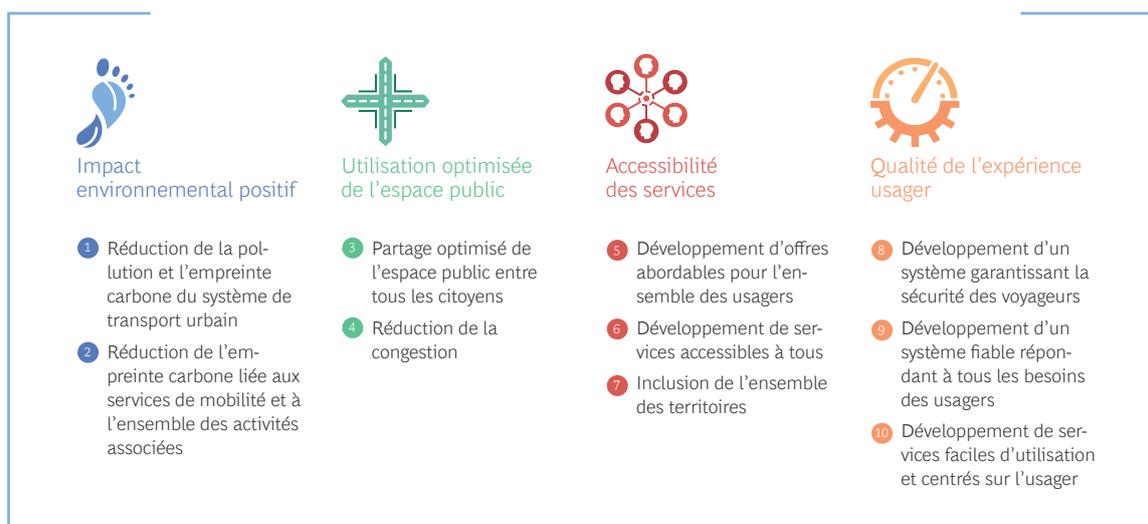
## 1. UNE VISION COMMUNE

Une approche collaborative de la mobilité urbaine via le développement d'une offre riche et innovante au service de tous les voyageurs et de villes décarbonées, plus prospères et inclusives.

## 2. DES OBJECTIFS COMMUNS

La vision portée par le projet « Mobilité360 » repose sur quatre piliers stratégiques, reflétés de l'ambition des partenaires pour la transformation du système actuel de mobilité urbaine :

- Avoir un **impact environnemental positif**, en réduisant la pollution générée par le système de transport et l'empreinte carbone des flottes et des opérations liées aux services de mobilité
- Promouvoir **une utilisation optimisée de l'espace public** et augmenter la qualité de vie des citoyens en créant d'un espace public plus accueillant et moins congestionné
- Garantir aux usagers **l'accessibilité des services** en développant des offres abordables et accessibles à tous et sur tous les territoires
- Améliorer la **qualité de l'expérience usager** en proposant un système de transport sûr, fiable et simple d'utilisation
- Plus concrètement, chaque pilier se décompose en **10 objectifs** qui orientent les actions de « Mobilité360 » :



### 3. UNE MÉTHODE UNIQUE

Le passé a montré que l'approche actuelle des acteurs de mobilité ne permet pas de résoudre tous les défis posés par la mobilité urbaine, en particulier le retour conséquent à la voiture individuelle. Par ailleurs, un simple engagement de la part des opérateurs ne suffira pas à transformer le système et il apparaît fondamental que leurs actions s'inscrivent dans une dynamique incluant les pouvoirs publics.

Ainsi, pour atteindre ces objectifs ambitieux, les partenaires proposent de mettre en place une nouvelle méthode de travail unique, fondée sur la collaboration entre opérateurs de mobilité et autorités publiques.

La nouvelle méthode proposée par les membres du projet « Mobilité360 » s'appuie sur quatre principes clés.



#### **PRINCIPE #1**

##### **mettre en place un dialogue organisé**

- Engager un dialogue commun et organisé avec les autorités publiques afin de porter la vision, les objectifs et les engagements partagés dans le Manifeste
- Se réunir de manière régulière entre partenaires afin de garantir la pérennité et l'évolution du Manifeste



#### **PRINCIPE #2**

##### **renforcer le partage d'informations entre acteurs, privés et publics**

- Favoriser le partage de données entre opérateurs et avec les autorités publiques pour aider à l'orchestration systémique de la mobilité urbaine et au développement de services optimisés pour la ville et pour les usagers, dans le respect de la réglementation relative à la protection des données personnelles et au droit de la concurrence



#### **PRINCIPE #3**

##### **initier la co-optimisation et la co-construction des solutions**

- Mettre à profit les expertises et les rôles complémentaires des opérateurs et des pouvoirs publics afin d'optimiser le système de transport actuel
- Coopérer pour l'optimisation des solutions existantes et le développement de nouvelles solutions pérennes répondant aux besoins de la ville et des citoyens



#### **PRINCIPE #4**

##### **communiquer pour rendre visible l'action du projet « Mobilité360 »**

- Promouvoir la vision et les objectifs du Manifeste auprès des parties prenantes externes
- Développer un reporting régulier sur les actions et les résultats des partenaires

## 4. DES ENGAGEMENTS CONCRETS

Au-delà de cet engagement de méthode et afin d’atteindre la vision et les objectifs portés par « Mobilité360 », les partenaires souhaitent engager des actions concrètes pour répondre aux besoins des villes et des citoyens

- (A) Mettre à disposition des autorités publiques, en fonction des problématiques identifiées et de manière proportionnée aux objectifs recherchés, les données, les outils et l’expertise nécessaires pour aider à la **définition et au pilotage de la stratégie urbaine**
- (B) Innover tout en intégrant les besoins de la ville et des citoyens dans l’élaboration de **nouveaux véhicules et services** de mobilité
- (C) Analyser les potentielles **synergies opérationnelles** entre opérateurs publics et privés afin d’optimiser et améliorer la qualité des services
- (D) Tendre vers une **meilleure intégration des offres** afin d’améliorer la complémentarité entre les modes pour les usagers

Ces quatre engagements définissent, dans les grandes lignes, le travail des partenaires. Chaque engagement se décline selon une ou plusieurs actions concrètes, sur lesquelles les partenaires sont prêts à travailler en appliquant les principes de méthode énoncés ci-dessus. Chaque action, en fonction de sa nature, permet de répondre à un ou plusieurs objectifs définis par « Mobilité360 ».

Engagements clés	Actions concrètes	Impact environnemental	Utilisation de l'espace public	Accessibilité des services	Qualité de l'expérience
 <b>Stratégie et pilotage de la mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (A1) Aider les autorités publiques dans l’élaboration et le pilotage des politiques de mobilité via le partage de données, d’expertise et d’outils développés au sein du projet « Mobilité360 »</li> </ul>	1	3 4	6 7 8 9 10	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (B1) Œuvrer à l’optimisation des offres de mobilité existantes afin d’assurer un service fiable et continu (e.g. développement du transport de nuit)</li> <li>• (B2) Travailler à développer de nouveaux services adressant de potentiels nouveaux besoins (e.g. développement d’un service de transport à la demande)</li> <li>• (B3) Travailler à étendre les offres de mobilité existantes à de nouvelles zones géographiques (e.g. amélioration de la desserte du premier et du dernier kilomètre)</li> <li>• (B4) S’engager à communiquer aux usagers le bilan carbone des services proposés</li> <li>• (B5) Élaborer des standards permettant d’assurer la sécurité de tous les usagers dans l’ensemble des services proposés</li> <li>• (B6) Développer des véhicules sûrs et adaptés aux usages partagés</li> <li>• (B7) S’engager sur un % de véhicules électriques au sein des flottes d’ici 2050</li> </ul>	1 2		6 7 9	
 <b>Véhicules et services de mobilité</b>		1 2	3 4	5 6 7 9 10	
		1 2	4	7	
		1 2			10
		1 2		8	
		1 2	4	6 8 9	
		1 2			

Engagements clés	Actions concrètes	Impact environnemental	Utilisation de l'espace public	Accessibilité des services	Qualité de l'expérience
 <b>Synergies opérationnelles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(C1) Œuvrer à l'optimisation des infrastructures de mobilité et des bornes de recharge</li> </ul>	1		6	9 10
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(C2) Travailler à l'identification d'opportunités de mutualisation des flottes entre différents services et acteurs de la mobilité (e.g. entre car sharing et ride hailing)</li> </ul>	1 2	3		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(C3) Travailler à l'identification d'opportunités de mutualisation de certaines opérations permettant d'augmenter la disponibilité et la durabilité des flottes (e.g. réparation, maintenance, vérification de stationnement de véhicules, etc.)</li> </ul>	2	4	7	9 10
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(C4) Œuvrer au développement de stationnements réservés aux véhicules proposant des services de mobilité aux alentours des grands hubs voyageurs</li> </ul>		3 4	7	10
 <b>Intégration des offres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(D1) Etudier les opportunités de distribution croisée des différentes offres de mobilité</li> </ul>	1	4	6 7	10

Note : la liste des actions, détaillée ci-dessous, pourra être précisée ou étoffée en fonction de l'évolution du projet « Mobilité360 » et de l'ambition des partenaires.

Les actions concrètes sont détaillées en annexe : pour chacune des actions sont précisées les implications pour les opérateurs, les contributions attendues de la part des autorités publiques ainsi que les objectifs associés.

Pour garantir la réussite de ces actions, l'engagement des partenaires doit nécessairement s'accompagner d'une implication substantielle et de contributions concrètes de la part des autorités publiques. Les partenaires ont ainsi identifié **trois leviers** sur lesquels ils sollicitent l'engagement des acteurs publics :

**1**

**COLLABORER AVEC LES OPÉRATEURS POUR LA MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ URBAINE EFFICACE ET COHÉRENTE, EN PARTICULIER**

- Co-construire avec les opérateurs des standards de qualité des services (e.g. standards de sécurité, communication sur l'empreinte carbone, etc.)
- Impliquer les opérateurs dans l'élaboration des politiques publiques et le développement de nouveaux services en favorisant notamment les échanges d'expertise
- Communiquer aux opérateurs les besoins et les attentes des autorités publiques en matière de données, d'outils, de conseil (e.g. sur la visualisation des flux)
- Partager, de manière ad-hoc, des données historiques à disposition sur les mobilités urbaines pour compléter et renforcer les données des partenaires et permettre de mieux comprendre les besoins des usagers

2

**SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX SERVICES ET/OU VÉHICULES DE MOBILITÉ, EN PARTICULIER**

- Partager avec les opérateurs les besoins et les attentes des autorités publiques en matière de services/véhicules de mobilité
- Participer au financement de nouveaux services et/ou véhicules de mobilité
- Adapter la réglementation pour favoriser le développement de nouveaux services et/ou véhicules de mobilité (*e.g. travail de nuit, encadrement de la mobilité au sein des entreprises, etc.*) et faciliter la mise en place de tests et de pilotes pour ces nouvelles offres

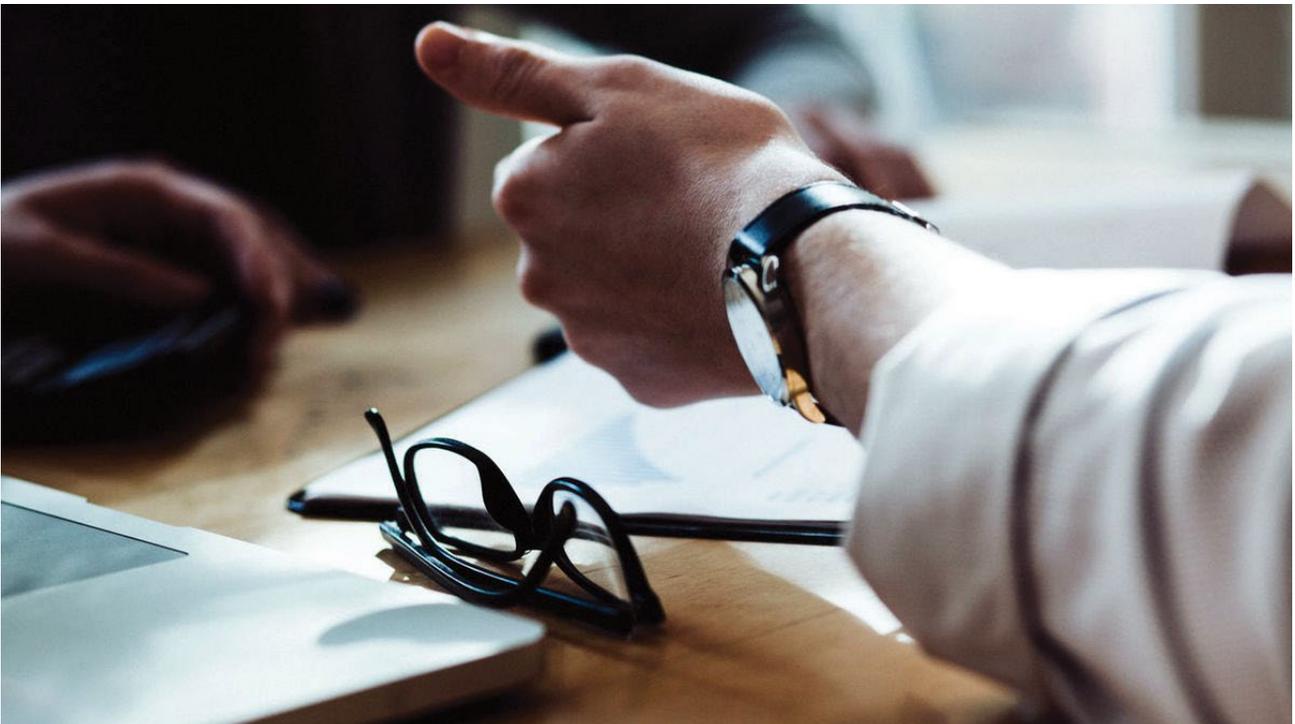
3

**FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉES AUX NOUVELLES OFFRES DE MOBILITÉ, EN PARTICULIER**

- Développer des infrastructures adaptées aux nouvelles offres de mobilité (*e.g. augmenter le nombre de bornes de recharge dans l'espace public*)
- Participer au financement de nouvelles infrastructures
- Adapter la réglementation pour favoriser le développement d'infrastructures dédiées aux services de mobilité (*e.g. Allouer des places de stationnement réservées, pour certains usages, aux véhicules de service de mobilité partagée; gérer de manière dynamique les accès aux voies de circulation*)

# 04

## GOUVERNANCE



*Afin de garantir une collaboration fluide et évolutive, le Manifeste repose sur une gouvernance souple. Les membres signataires du Manifeste s'engagent à respecter trois principes clés.*

1

### **UN ENGAGEMENT PUBLIC**

En signant ce Manifeste, les partenaires s'engagent à promouvoir de manière régulière leur action auprès des parties prenantes externes (e.g. partenaires économiques, clients, citoyens, etc.).

2

### **UNE COLLABORATION EFFICIENTE**

Les partenaires s'engagent également à travailler ensemble sur les actions listées, moyennant des contributions de la part des autorités publiques, et à allouer les ressources nécessaires au bon fonctionnement de cette collaboration.

3

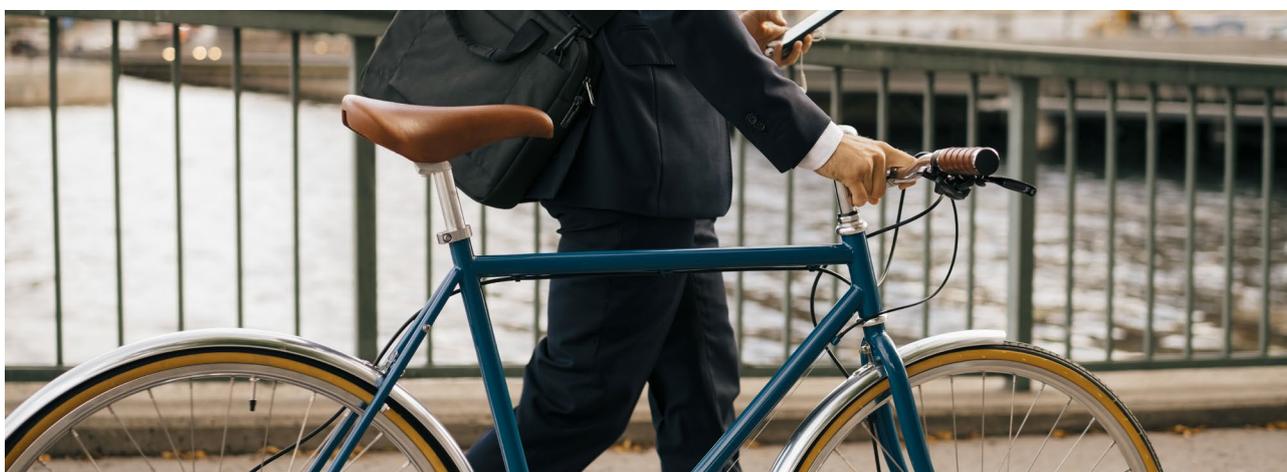
### **UN CALENDRIER DE SUIVI RÉGULIER**

Enfin, les partenaires s'engagent à se réunir de manière bimestrielle, afin de suivre l'avancée de leurs travaux et d'adapter leurs actions à l'évolution du projet « Mobilité360 » et à leur niveau d'ambition commun.

Les membres de « Mobilité360 » s'engagent également à communiquer, deux fois par an, sur l'état du projet et sur la réalisation de leurs engagements auprès des parties prenantes externes.

# 05

## CONCLUSION



La crise sanitaire que nous traversons a mis en lumière les limites du système de mobilité urbaine actuel : l'usage de la voiture individuelle a augmenté au détriment des transports publics et des modes partagés et les investissements publics traditionnels risquent d'être réduits dans les années à venir du fait de la crise économique. La réinvention du modèle actuel est plus que jamais nécessaire au regard des enjeux environnementaux, sociétaux et économiques croissants et il apparaît aujourd'hui urgent pour les acteurs de se mobiliser pour la création d'un système pérenne, répondant aux objectifs de l'ensemble des membres de la société.

Le Manifeste de la mobilité urbaine constitue la première matérialisation de l'engagement des opérateurs à travailler ensemble pour mettre en œuvre cette transformation. Face à l'ampleur de la tâche, les partenaires du projet « Mobilité360 » affirment qu'une plus grande coopération entre opérateurs de mobilité et autorités publiques est indispensable à la réussite de leur action. Ainsi, les initiatives proposées au sein de ce Manifeste ne peuvent se matérialiser que si elles sont accompagnées d'une implication forte et de contributions concrètes de la part des acteurs publics, afin de développer de manière collaborative une offre riche et innovante au service de tous les voyageurs et de villes décarbonées, plus prospères et inclusives.

# ANNEXES

## 1. LISTE DÉTAILLÉE DES ENGAGEMENTS DES OPÉRATEURS

### A. Aider à la définition et au pilotage des stratégies de mobilité urbaine via le partage de données, d'expertise et d'outils (A)

(A1) Aider les autorités publiques dans l'élaboration et le pilotage des politiques de mobilité via le partage de données, d'expertise et d'outils développés au sein du projet « Mobilité360 »

Engagement clé :  
stratégie et pilotage de la mobilité

Exemple concret :  
développement d'un outil permettant de visualiser le volume de trajets entre une zone A et une zone B, avec possibilité d'appliquer des filtres



#### Implications pour les opérateurs de mobilité

- Engager un dialogue avec les autorités publiques afin de mieux comprendre leurs enjeux
- Partager des données permettant d'aider au pilotage d'actions clairement identifiées
- Développer des outils permettant de visualiser et de modéliser les données partagées
- Mettre à disposition des experts pour analyser les données et dialoguer sur l'orientation des politiques publiques



#### Contributions attendues des autorités publiques

- Partager avec les opérateurs les enjeux de mobilité auxquels font face les autorités publiques
- Partager des données relatives aux mobilités urbaines pour permettre aux opérateurs de compléter leurs analyses/ outils
- Tester et participer à l'amélioration des outils développés par les partenaires
- Inclure les opérateurs dans l'élaboration des politiques publiques



#### Objectifs associés

- 1 Permettre l'identification des **zones de forte émission** au sein du système de transport et ainsi adapter les politiques publiques
- 3 Permettre l'identification des **zones de friction / congestion**
- 4
- 6 Permettre l'**identification des territoires / usagers isolés**
- 7
- 8 Identifier et suivre l'évolution des **besoins des usagers** afin de les prendre en compte dans le développement des offres, tout en respectant les règles de protection des données
- 9
- 10

### B. Identifier les opportunités de développement de nouveaux services et véhicules de mobilité innovants, qui intègrent les besoins des villes et de leurs citoyens (B)

(B1) Œuvrer à l'optimisation des offres de mobilité existantes afin d'assurer un service fiable et continu

Engagement clé :  
véhicules et services de mobilité

Exemple concret :  
développement du transport de nuit



#### Implications pour les opérateurs de mobilité

- Partager et analyser des données de mobilités afin de mieux comprendre les besoins des usagers en matière de fréquence/ régularité des services
- Réfléchir collectivement aux véhicules et/ou services permettant d'adresser au mieux cette demande



#### Contributions attendues des autorités publiques

- Aider à identifier les besoins des usagers
- Favoriser l'implémentation des solutions identifiées (e.g. via le développement d'infrastructures)
- Participer au financement de l'optimisation des offres existantes
- Adapter la réglementation pour permettre d'optimiser les véhicules/services existants



#### Objectifs associés

- 1 Créer des **services bas carbone**, permettant in fine de réduire l'empreinte carbone globale du système de mobilité
- 2
- 7 Améliorer l'**inclusion de l'ensemble** des territoires et usagers, par exemple en favorisant l'accès à l'emploi de certaines populations
- 9 Assurer un **système de transport en continu** permettant d'adresser différents besoins (liés à l'emploi, au divertissement, etc.)

# MANIFESTE DE LA MOBILITÉ URBAINE

(B2) Travailler à développer de nouveaux services adressant de potentiels nouveaux besoins

Engagement clé :  
véhicules et services de mobilité

Exemple concret :  
lancement d'une offre de transport à la demande



## Implications pour les opérateurs de mobilité

- Identifier, via le partage de données et d'expertise entre les partenaires, les besoins des usagers
- Réfléchir collectivement à aux meilleures solutions permettant d'adresser ces besoins
- Évaluer l'impact économique des solutions identifiées
- Dialoguer avec les autorités publiques afin d'optimiser l'intégration de ces nouveaux services dans l'espace public



## Contributions attendues des autorités publiques

- Aider à l'identification de nouveaux besoins
- Échanger avec les opérateurs sur les enjeux de politique publique (e.g. enjeu de désenclavement)
- Favoriser l'implémentation des solutions (e.g. via le développement d'infrastructures)
- Participer au financement de ces nouveaux services
- Adapter la réglementation afin de favoriser le développement des nouvelles offres



## Objectifs associés

- 1 Créer des services bas carbone, permettant in fine de réduire l'empreinte carbone globale du système de mobilité
- 2
- 3 Créer des services qui intègrent les enjeux de décongestion et de partage de l'espace public
- 4
- 5 Créer des services accessibles à l'ensemble des usagers
- 6
- 7
- 8
- 9 Développer des services fiables, simples et adressant les besoins présents et futurs des usagers
- 10

(B3) Travailler à étendre les offres de mobilité existantes à de nouvelles zones géographiques

Engagement clé :  
véhicules et services de mobilité

Exemple concret :  
extension de l'offre de car-sharing à l'ensemble des territoires d'Île de France



## Implications pour les opérateurs de mobilité

- Identifier, via le partage de données et d'expertise entre les partenaires, les territoires les moins bien desservis
- Réfléchir collectivement aux services à déployer en priorité sur ces territoires, en prenant en compte à la fois les enjeux sociaux, environnementaux et économiques
- Dialoguer avec les autorités publiques afin d'optimiser l'intégration de ces services dans l'espace public



## Contributions attendues des autorités publiques

- Apporter un soutien aux opérateurs sur les enjeux de désenclavement des territoires
- Favoriser l'implémentation des solutions identifiées (e.g. développer des infrastructures favorisant l'intermodalité)
- Adapter la réglementation pour permettre l'extension géographique des offres de mobilité existantes



## Objectifs associés

- 1 Favoriser l'élargissement d'offres de mobilité bas carbone dans des territoires sur lesquels elles ne sont pas présentes
- 2
- 3
- 4 Réduire la congestion dans des zones géographiques identifiées comme prioritaires
- 5
- 6
- 7 Élargir l'accès aux offres de mobilité existantes à l'ensemble des territoires
- 8
- 9
- 10

(B4) S'engager à communiquer aux usagers le bilan carbone des services proposés

Engagement clé :  
véhicules et services de mobilité

Exemple concret :  
communication auprès des usagers, lors de la réservation d'un service de car-sharing, des émissions de CO2 induites par le trajet



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Définir collectivement les méthodes de calcul ainsi que les règles encadrant cette communication (e.g. fréquence, format) afin de garantir l'équité et transparence entre les partenaires
- Analyser le bilan carbone de chaque service proposé
- Permettre aux usagers de d'accéder facilement et rapidement au bilan carbone du service utilisé
- Aider les autorités dans l'analyse du bilan carbone des transports publics



Contributions attendues des autorités publiques

- Aider les partenaires à définir et valider les règles et les méthodes de calcul du bilan carbone des services proposés
- S'engager, au même titre que les opérateurs, à communiquer aux usagers le bilan carbone des transports publics
- Adapter la réglementation pour favoriser le développement de véhicules et de services de mobilité bas carbone



Objectifs associés

- 1 Favoriser le développement de services à basse empreinte carbone et responsabiliser les usagers
- 2
- 10 Permettre aux usagers d'accéder facilement aux informations relatives à l'impact environnemental des services de mobilité

(B5) Élaborer des standards permettant d'assurer la sécurité de tous les usagers dans l'ensemble des services proposés

Engagement clé :  
véhicules et services de mobilité

Exemple concret :  
développement d'un système d'assistance d'urgence dans les applications de services de mobilité



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Réfléchir ensemble aux standards de sécurité et favoriser le partage de bonnes pratiques entre partenaires
- S'engager à communiquer sur ces standards auprès des usagers
- Se réunir de manière régulière et/ou ad-hoc afin de réviser et d'adapter ces standards (e.g. normes de sécurité supplémentaires dues à la crise du Covid-19)



Contributions attendues des autorités publiques

- Échanger avec les opérateurs sur les enjeux de sécurité des transports
- S'engager à élaborer des standards permettant d'assurer la sécurité des passagers au sein des services de transport public
- Adapter la réglementation pour favoriser la mise en place de nouveaux standards



Objectifs associés

- 8 Garantir aux usagers la possibilité de se déplacer en toute sécurité, en particulier dans cette période de crise sanitaire

**C. Analyser des synergies opérationnelles entre opérateurs publics et privés de la mobilité pour optimiser et améliorer la qualité des services (C)**

<p>(B6) Développer des véhicules sûrs et adaptés aux usages partagés</p> <p>Engagement clé : véhicules et services de mobilité</p> <p>Exemple concret : développement de navettes bas carbone permettant d'augmenter la capacité des véhicules dédiés aux services de mobilité</p>	 <p>Implications pour les opérateurs de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réfléchir ensemble au cahier des charges des véhicules de mobilité partagée</li> <li>Mettre en commun l'expertise des partenaires pour le développement de tels véhicules</li> <li>Intégrer ces véhicules aux services développés par les membres du projet « Mobilité360 »</li> <li>Réfléchir collectivement aux nouvelles normes et aux nouvelles technologies permettant de réduire les incidents</li> </ul>	 <p>Contributions attendues des autorités publiques</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Partager avec les opérateurs les besoins des autorités publiques en matière de véhicules adaptés aux usages partagés</li> <li>Participer au financement de ces nouveaux véhicules</li> <li>Favoriser la mise en circulation des nouveaux véhicules (e.g. via le développement d'infrastructures dédiées)</li> <li>Adapter la réglementation pour favoriser le développement de tels véhicules</li> </ul>	 <p>Objectifs associés</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Créer des <b>véhicules bas carbone</b>, permettant in fine de réduire l'empreinte carbone globale du système de mobilité</li> <li></li> <li></li> <li><b>Réduire la congestion</b> en augmentant le taux de remplissage des véhicules</li> <li></li> <li>Créer des véhicules accessibles à tous les usagers (e.g. PMR)</li> <li></li> <li>Garantir aux usagers la possibilité de <b>se déplacer en toute sécurité</b></li> <li>Créer des véhicules permettant d'adresser une <b>nouvelle demande</b></li> </ol>
--	--	--	--

<p>(B7) S'engager sur un % de véhicules électriques au sein des flottes d'ici 2050</p> <p>Engagement clé : véhicules et services de mobilité</p>	 <p>Implications pour les opérateurs de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Partager les bonnes pratiques entre partenaires et réfléchir collectivement à une ambition pour le projet « Mobilité360 »</li> <li>Traduire cette ambition en engagements spécifiques, adaptés au profil et à la stratégie de chacun des partenaires</li> <li>S'accorder sur un calendrier commun et échanger de manière régulière</li> </ul>	 <p>Contributions attendues des autorités publiques</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Partager avec les opérateurs les besoins des autorités publiques en matière de véhicules électriques</li> <li>S'engager sur une ambition de véhicules électriques au sein du système de transport public d'ici 2050</li> <li>Promouvoir les engagements au sein du projet « Mobilité360 » auprès des parties prenantes externes</li> <li>Participer au financement des véhicules et des infrastructures nécessaires à leur mise en circulation (e.g. bornes de recharge)</li> </ul>	 <p>Objectifs associés</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la <b>réduction l'empreinte carbone</b> liée aux véhicules et aux services, et in fine de l'ensemble du système de mobilité</li> <li></li> </ol>
--	--	---	---

(C1) Œuvrer à l'optimisation des infrastructures de mobilité et des bornes de recharge

Engagement clé :  
synergies opérationnelles

Exemple concret :  
développement de stations permettant la recharge de véhicules de car-sharing la nuit et de véhicules de ride-hailing et/ou de micromobilité la journée



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Réfléchir ensemble aux opportunités de mutualisation en matière d'infrastructures
- Explorer les complémentarités des flottes en matière de recharge
- Intégrer les besoins des usagers et des autorités publiques
- Étudier l'impact économique pour chaque partenaire et la faisabilité technique de ces mutualisations



Contributions attendues des autorités publiques

- Aider les opérateurs à identifier les besoins des usagers
- Augmenter le nombre de bornes de recharge dans l'espace public
- Développer et/ou participer au financement de nouvelles infrastructures (e.g. pour favoriser l'intermodalité)
- Adapter la réglementation afin de soutenir la mutualisation des infrastructures et des bornes de recharge



Objectifs associés

- 1 Permettre et soutenir le développement de **véhicules et/ou services bas carbone**
- 6 **Faciliter l'accès aux infrastructures et aux recharge** pour l'ensemble des usagers
- 9 Développer et/ou adapter les infrastructures **afin de les rendre simples d'utilisation et de répondre aux besoins des villes et des citoyens** liés à l'utilisation de véhicules électriques
- 10

(C2) Travailler à l'identification d'opportunités de mutualisation des flottes entre différents services et acteurs de la mobilité

Engagement clé :  
synergies opérationnelles

Exemple concret :  
mise à disposition de véhicules de car-sharing pour des chauffeurs de ride-hailing



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Réfléchir ensemble aux opportunités de mutualisation des flottes
- Étudier l'impact économique pour chaque partenaire et la faisabilité technique et réglementaire de ces mutualisations



Contributions attendues des autorités publiques

- Adapter la réglementation pour favoriser la mutualisation des flottes (e.g. rattachement d'un véhicule et d'une carte grise à un chauffeur VTC)



Objectifs associés

- 1 Réduire l'**empreinte carbone** des véhicules en optimisant leur utilisation
- 2
- 3 Favoriser le **partage optimisé de l'espace public** tout en garantissant le même niveau de service

(C3) Travailler à l'identification d'opportunités de mutualisation de certaines opérations

Engagement clé :  
synergies opérationnelles

Exemple concret :  
mutualisation des équipes d'entretien des véhicules (nettoyage, maintenance, réparation légères)



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Réfléchir ensemble aux opportunités de mutualisation concernant les opérations légères de réparation, maintenance, recharge, etc.
- Intégrer les besoins des usagers et des autorités publiques
- Étudier l'impact économique pour chaque partenaire et la faisabilité technique de ces mutualisations



Contributions attendues des autorités publiques

- Aider les opérateurs à identifier les besoins des usagers et/ou des territoires
- Aider les opérateurs à identifier zones de congestion les plus importantes
- Favoriser la mise en place d'infrastructures permettant la mutualisation des opérations (e.g. allocation de places de stationnement)



Objectifs associés

- 2 Réduire l'impact carbone des opérations liées aux services en réduisant les flux de véhicules liés aux opérations et
- 4 Réduire la congestion en réduisant les flux de véhicules liés aux opérations
- 7 Assurer des opérations de maintenance, recharge, etc. dans l'ensemble des territoires
- 9 Augmenter la disponibilité et faciliter l'usage des véhicules
- 10

(C4) Œuvrer au développement de stationnements réservés aux véhicules proposant des services de mobilité aux alentours des grands hubs voyageurs

Engagement clé :  
synergies opérationnelles

Exemple concret :  
mise en place de dessertes VTC aux alentours des gares



Implications pour les opérateurs de mobilité

- Partager et analyser de données afin d'identifier les territoires mal desservis ainsi que les zones de congestion importante
- Rédiger le cahier des charges propre à chaque cas d'usage identifié (e.g. nombre de places nécessaires, etc.)
- Étudier la faisabilité des solutions identifiées



Contributions attendues des autorités publiques

- Allouer des places de stationnement réservées aux véhicules de service de mobilité
- Aider à l'identification des gares/zones géographiques prioritaires
- Adapter la réglementation afin de faciliter le stationnement des véhicules dédiés aux services de mobilité



Objectifs associés

- 3 Optimiser le partage de l'espace urbain et réduire la congestion en favorisant l'intermodalité
- 4
- 7 Assurer la couverture de l'ensemble du territoire
- 10 Faciliter l'identification et l'accès au service de ride hailing à la sortie des gares

**D. Tendre vers une meilleure intégration des offres afin d'améliorer la complémentarité entre les modes de transport pour les usagers (D)**

<p>(D1) Étudier les opportunités de distribution croisée des différentes offres de mobilité</p> <p>Engagement clé : intégration des offres</p> <p>Exemple concret : intégration d'une option BlaBlaCar dans les véhicules Renault</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Implications pour les opérateurs de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les opportunités de distribution croisée offertes par le projet « Mobilité360 »</li> <li>• Partager des données afin d'évaluer l'impact économique pour les partenaires concernés</li> <li>• Étudier la faisabilité technique des opportunités identifiées</li> <li>• Prioriser les initiatives les plus pertinentes</li> </ul> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Contributions attendues des autorités publiques</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Partager des données avec les opérateurs afin d'aider à identifier des opportunités de distribution croisée incluant les transports publics</li> <li>• Apporter un soutien en matière de réglementation et/ou de concurrence</li> </ul> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Objectifs associés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Participer à la <b>diminution de l'usage de la voiture individuelle</b> grâce à des trajets multimodaux facilités pour les usagers</li> <li>4</li> <li>6 <b>Simplifier l'accès</b> aux services de mobilité</li> <li>7 <b>Élargir la couverture géographique</b> de certains services en diversifiant leur distribution</li> <li>10 <b>Simplifier l'utilisation</b> des différentes offres pour les usagers</li> </ul> </div> </div>
---	---

**2. LISTE DÉTAILLÉE DES CONTREPARTIES ATTENDUES DE LA PART DES AUTORITÉS PUBLIQUES**

Contributions identifiées	Exemples – Non exhaustif
 <p><b>Collaboration avec les opérateurs de mobilité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Co-construire avec les opérateurs de mobilité des standards de qualité des services (e.g. standards de sécurité, communication sur l'empreinte carbone, etc.)</li> <li>• Impliquer les opérateurs dans l'élaboration des politiques publiques et le développement de nouveaux services en favorisant notamment les échanges d'expertise</li> <li>• Communiquer aux opérateurs les besoins et les attentes des autorités publiques en matière de données, d'outils, de conseil (e.g. sur la visualisation des flux)</li> <li>• Partager, de manière ad-hoc, des données historiques à disposition sur les mobilités urbaines pour compléter et renforcer les données des partenaires et permettre de mieux comprendre les besoins des usagers</li> </ul>
 <p><b>Services et/ou véhicules</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partager avec les opérateurs les besoins et les attentes des autorités publiques en matière de services/ véhicules de mobilité</li> <li>• Participer au financement de nouveaux services et/ou véhicules de mobilité</li> <li>• Adapter la réglementation pour favoriser le développement de nouveaux services et/ou véhicules de mobilité (e.g. travail de nuit, encadrement de la mobilité au sein des entreprises, etc.) et faciliter la mise en place de tests et de pilotes pour ces nouvelles offres</li> </ul>
 <p><b>Infrastructures</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer des infrastructures adaptées aux nouvelles offres de mobilité (e.g. augmenter le nombre de bornes de recharge dans l'espace public)</li> <li>• Participer au financement de nouvelles infrastructures</li> <li>• Adapter la réglementation pour favoriser le développement d'infrastructures dédiées aux services de mobilité (e.g. Allouer des places de stationnement réservées aux véhicules de service de mobilité, gérer de manière dynamique l'accès aux voies de circulation)</li> </ul>

**3. LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU DROIT DE LA  
CONCURRENCE**





## CONTACTS PRESSE

**Claire Lebret**

lebret.claire@bcg.com

**Adeline Prévost**

presse@blablacar.com

**Vanessa Loury**

vanessa.loury@renault.com

**Rym Saker**

rym.saker@uber.com

**RATP**

celia.faure@ratp.fr



