

Mobilité durable

Les solutions existent, mais reste à mobiliser les financeurs	87
Les TIC au service des pays riches... et des pays pauvres	87
Les solutions apportées par les TIC	87
L'Europe a du retard	88
Des exemples d'innovations	88
Il est urgent d'agir sur les financeurs !	88
Échanges avec la salle	89
L'information multimodale pour une mobilité durable	89
Le citoyen a besoin d'une information multimodale	90
Quelques « bonnes pratiques »	90
Les exemples européens	91
La compatibilité et le partage des données	91
Les actions de la Predim	91
Le concept Viatic, valise virtuelle pour le voyage	92
Une observation anthropologique des voyageurs	92
La table d'orientation Viatic	92
L'expérience territoriale de la Ville de Paris	93
Repenser l'urbanisme pour une nouvelle mobilité	93
De nouveaux services pour des nouveaux usages	93
Le succès du Vélib	94
Développer l'autopartage, le partage du stationnement...	94
Favoriser l'unicité des services de transport et développer le fret	95
Échanges avec la salle	95

Mobilité durable

Intervenants

DANIEL KAPLAN

DENNIS PAMLIN

JEAN-LOUIS GRAINDORGE

GUILLAUME USTER

MAGALI VERGNET

CERTU	Centre d'études régional des transports urbains
FING	Fondation Internet nouvelle génération
GES	Gaz à effet de serre
HP	Hewlett Packard
INRETS	Institut national de recherche de transports et leur sécurité
PME	Petites et moyennes entreprises.
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
WWF	World wild found
RATP	Régie autonome des transports de Paris
SNCF	Société nationale des chemins de fer

DANIEL KAPLAN : *Délégué général, Fondation Internet Nouvelle Génération (FING)*. La FING a mis en place le programme d'action « Villes 2.0 » (www.villes2.fr) qui s'intéresse à la transformation conjointe des TIC et des mobilités urbaines. Cette évolution s'opère dans les modèles d'affaire, dans les manières d'innover, dans les manières d'associer les utilisateurs aux processus dans les chaînes de service ou dans les chaînes de valeur.



DANIEL KAPLAN
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL, FONDATION
INTERNET NOUVELLE
GÉNÉRATION (FING)

Dans ce but, la Fing s'est associée à deux cabinets, Chronos et Tactis. Elle travaille également avec des associations telles qu'ACIDD, autour des "Grands défis" de la ville 2.0, qui sont des objectifs ambitieux qui ne peuvent être relevés que collectivement.

En général, quand on parle de mobilité "durable", on pense à des politiques publiques d'incitation, de taxation, de restriction de circulation, de sensibilisation, pour inviter avec force les gens à changer de pratiques.

Il est difficile d'appliquer ce fonctionnement à la mobilité des personnes. En effet, la mobilité est une conquête pour laquelle les gens se sont battus ! Il est difficile de dire aux gens de moins bouger ! Il faut donc leur présenter des alternatives attrayantes.

“ En effet, la mobilité est une conquête pour laquelle les gens se sont battus ! ”

En outre, la mobilité est un facteur d'insertion : les personnes les moins mobiles sont exclues et télécommuniquent d'ailleurs peu.

La mobilité durable passe par la transformation de la mobilité des individus. L'innovation peut-elle y contribuer ? Comment répondre à des besoins individuels en les combinant à des objectifs environnementaux collectifs ?

Les solutions existent, mais reste à mobiliser les financeurs

DENNIS PAMLIN : *Conseiller stratégique, World Wild Found (WWF).* Nous devons élargir nos perspectives sur le transport : la mobilité durable ne consiste pas seulement à aller d'un point A à un point B, mais à réfléchir aussi à ce que sont les points A et B.

“ **Or, les TIC peuvent offrir un avenir attrayant.**

Les Européens sont trop focalisés sur les dangers du réchauffement climatique. Ces peurs gèlent les processus de décision. Or, les TIC peuvent offrir un avenir attrayant.

Les TIC au service des pays riches... et des pays pauvres

À côté des pays riches, 8 milliards de pauvres consomment peu. Les TIC, pour ne pas les exclure, doivent être transposables partout dans le monde sans détruire la planète.

En Chine, où Internet n'est pas encore très développé, les habitants considèrent ces technologies comme une insulte car ils ne peuvent pas les utiliser.

Avec l'aide des pays industrialisés, l'Inde met les TIC de côté et investit son argent dans la construction d'infrastructures urbaines (routes, ports, pipelines...) sachant que celles-ci ne sont pas durables. Ainsi, la Chine et l'Inde, en plein boom économique, collaborent ensemble car ils se comprennent.

Les entreprises les plus riches au monde sont celles qui travaillent dans les domaines du pétrole, du charbon, des transports ou dans la distribution (comme Wal Mart). Toutes ces activités sont dépendantes d'anciennes infrastructures. Les sociétés financières peuvent nous aider à développer des nouvelles infrastructures intégrant les TIC.

WWF met actuellement en place le « *Carbon disclosure project* » avec un groupement d'investisseurs issus de sociétés riches qui ne considèrent plus les TIC comme un problème mais comme une solution.

“ **En Chine, où Internet n'est pas encore très développé, les habitants considèrent ces technologies comme une insulte car ils ne peuvent pas les utiliser.**

Les solutions apportées par les TIC

Il est regrettable que le programme du pôle environnement mette l'accent sur la consommation énergétique des TIC au lieu de s'intéresser aux solutions qu'elles apportent. Par exemple, la vidéoconférence permet d'économiser 10 fois plus d'énergie qu'elle en consomme. De même, travailler ne nécessite pas forcément de se déplacer : le télétravail autorise des économies de transport substantielles. Pourquoi ne pas utiliser le cerveau des personnes à distance ? Plutôt que de regarder comment améliorer le transport, il faut regarder d'abord si on en a besoin !

“ **La vidéoconférence permet d'économiser 10 fois plus d'énergie qu'elle en consomme.**



DENNIS PAMLIN
CONSEILLER STRATÉGIQUE,
WORLD WILD FOUND (WWF)

L'Europe a du retard

Les constructeurs automobiles européens ne mobilisent pas leurs recherches sur les voitures électriques. Aux États-Unis, les constructeurs sont beaucoup plus en avance : ils proposent des voitures électriques belles et sportives, qui possèdent des panneaux solaires et atteignent 100 km/h en quatre secondes.

Les Européens ne s'intéressent qu'à leur marge et non à l'innovation alors qu'ils disposent du potentiel pour créer des solutions attrayantes ! Agir pour l'environnement ne passe pas la souffrance !

Des exemples d'innovations

Les initiatives suivantes illustrent le rôle des TIC dans la « mobilité » durable.

Hewlett Packard (HP) a travaillé avec les studios Dreamworks au développement de vidéoconférences pour rendre service aux cadres qui n'ont pas le temps de voyager.

Cette société informatique, la plus grande au monde, a également accepté de relever le défi de diminuer d'un milliard les émissions de CO₂, soit 25 % des émissions de GES des USA ou 1/30 des émissions mondiales.

Le groupe suédois IKEA souhaite consommer 100 % d'énergies renouvelables et augmenter de 25 % son efficacité énergétique. Pour y parvenir, ils améliorent leurs commerces électroniques et envisagent d'utiliser des voitures électriques pour les livraisons.



Ce groupe a réussi à combiner environnement et rentabilité.

TeliaSonera, équivalent suédois de France Télécom, est exemplaire en matière d'économies d'énergies. En utilisant en interne la vidéoconférence et le travail

flexible, ils ont réduit de 70 % leurs émissions de CO₂. Ce groupe a réussi à combiner environnement et rentabilité.

Il est urgent d'agir sur les financeurs !

Les PDG ne s'intéresseront à la mobilité durable que si elle permet des économies d'argent. Or, le changement doit maintenant s'accélérer. Pourtant nous réfléchissons depuis déjà dix ans au développement durable sans changer vraiment nos modes de vie : il est inutile de réitérer ce forum sans s'assurer de la présence des véritables décideurs : les PDG ! Par ailleurs, il serait plus astucieux d'organiser au sein du forum des vidéoconférences, car, en leur absence, j'ai dû venir de Chine en avion.

Un groupe de personnes se met actuellement en place au sein de WWF pour agir concrètement et solliciter les financeurs. J'invite toutes les personnes motivées à nous rejoindre. Albert Einstein a dit qu'il fallait créer une nouvelle façon de réfléchir pour résoudre de nouveaux problèmes.

Échanges avec la salle

DE LA SALLE : Sur quelle évaluation se basent vos conclusions et les montants des investissements nécessaires ?

DENIS PAMLIN : Ce sont des estimations émanant de Goldman Sachs et d'autres statistiques utilisées par des décideurs. WWF s'informe aussi auprès de consultants qui travaillent pour les entreprises et le gouvernement. Utiliser des données précises est nécessaire pour convaincre.

Permettre aux plus pauvres de vivre une vie similaire à la nôtre est fondamental. Malgré quelques scepticismes sur ces changements

drastiques, les gens les accepteront et seront ensuite satisfaits. Le télétravail offre ainsi une grande flexibilité d'organisation et permet notamment de s'occuper des enfants.

“ **Le télétravail offre ainsi une grande flexibilité d'organisation et permet notamment de s'occuper des enfants.**

DE LA SALLE : Vous avez évoqué nos peurs. Je suis journaliste et j'ai moi-même peur. Dois-je mentir aux gens pour ne pas les effrayer ? Je ne trouve pas de solutions, je ne trouve que des problèmes.

DENIS PAMLIN : Lorsque vous employez des termes de durabilité ou d'environnement, les lecteurs sont sur la défensive. Il faut parler du bien-être, du développement d'une société harmonieuse... Les médias véhiculent une image de l'environnement qui crée une tension. Nous devons dire non seulement la vérité, mais aussi parler des solutions.

Les entreprises qui parlent de durabilité sont prises, dans un premier temps, pour des hypocrites, mais ce sentiment disparaît ensuite. Les médias doivent être plus positifs et se focaliser sur les entreprises qui agissent. Toutefois, ils doivent être vigilants et distinguer ces entreprises de celles qui ne pensent qu'à leur image.

L'information multimodale pour une mobilité durable

JEAN-LOUIS GRAINDORGE : *Directeur, Urba 2000 et coordinateur de la Plateforme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'information multimodale (PREDIM).* La mobilité durable n'est pas

l'absence de mobilité mais une mobilité réorganisée qui évite les déplacements inutiles tout en satisfaisant les besoins légitimes de mobilité.

Suite au Grenelle de l'environnement, le président de la République a souligné

l'importance d'organiser rationnellement le transport pour satisfaire les besoins. Or, l'information peut y contribuer.

“ **La mobilité durable n'est pas l'absence de mobilité mais une mobilité réorganisée qui évite les déplacements inutiles tout en satisfaisant les besoins légitimes de mobilité.**



JEAN-LOUIS GRAINDORGE

DIRECTEUR, URBA 2000 ET COORDINATEUR DE LA PLATEFORME DE RECHERCHE ET D'EXPÉRIMENTATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'INFORMATION MULTIMODALE (PREDIM).



Le citoyen a besoin d'une information multimodale

Au niveau d'une agglomération, d'un département ou d'une région, les services qui fournissent des informations sur un mode ou un réseau de transport, se généralisent et sont souvent de qualité. Il s'agit de services d'information monomodale.

Mais, pour que les personnes désireuses de se déplacer ou en cours de déplacement puissent faire un choix, elles doivent pouvoir accéder à une information plus exhaustive et objective qui couvre largement les moyens de transport disponibles : l'information multimodale vise des services d'aide à la mobilité tous modes confondus, destinés à éclairer le choix du mode de transport par l'utilisateur et à faciliter l'usage des réseaux : construire le déplacement, anticiper les temps de transport, connaître les coûts...

La création de centrales de mobilité suppose la mise en commun d'informations détenues par plusieurs acteurs d'un territoire. Il n'existe pas, en France, de service national permettant de réaliser un déplacement de longue distance « de porte à porte ». Pour venir de mon domicile à Paris à ce forum, des services type « Mappy » me fournissent un itinéraire par la route. Si je fais le choix du transport en commun, je dois consulter le site de la SNCF, où je peux choisir mes horaires et payer mon billet. Pour savoir comment me rendre de la gare au forum, je dois ensuite consulter le site de l'opérateur local, Transville.

Pour simplifier ce type de démarche, la PREDIM a développé un portail des sites et services d'information sur la mobilité, PASSIM (<http://www.passim.info>) qui recense les sources et services d'information liés au déplacement. La société MOVIKEN développe le service *itransports* pour définir des trajets de porte à porte en transport en commun (<http://www.itransports.fr>) actuellement en version bêta.

Quelques « bonnes pratiques »

Les sites d'information multimodale développés par des régions, par exemple :
<http://www.destineo.fr/Pays de la Loire>
<http://www.transport-idf.com> Ile de France

Les services privés qui réfléchissent à informer sur le transport en commun. Pour l'Ile-de-France, Mappy fournit, en plus du trajet en voiture, le trajet en transport en commun. Ce service résulte d'un lien simple avec le site de la RATP, mis en place après un accord commercial.

Les outils de calcul comparatif des émissions de CO₂ produites selon le mode utilisé commencent à être proposés : éco-comparateur de la SNCF : <http://www.voyages-sncf.com> ; éco-calculatrice de la RATP et de Mappy : <http://www.ratp.fr/>

L'utilisation de l'information géographique pour localiser les données de transport sur des cartes, facilitée par les outils mis à disposition par GOOGLE et l'existence du GEO-PORTAIL.

Les exemples européens

Le service le plus élaboré est celui mis en place à l'initiative du ministère des Transports du Royaume-Uni : TRANSPORT DIRECT : <http://www.transportdirect.info> qui permet de comparer, pour des trajets de longue distance de porte à porte les différents modes de transport disponibles et de dresser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrés.

Les Pays-Bas (<http://www.ns.nl>), la Suède (<http://resrobot.se>), l'Allemagne et la Finlande (<http://www.matkakeskus.fi/english/index.html>) constituent également des modèles intéressants.

La compatibilité et le partage des données

Le premier problème des systèmes multimodaux réside dans l'acquisition des données détenues par une pluralité d'organismes. Les textes de lois ont récemment mis fin à la controverse de la propriété et de la valeur commerciale de ces données. L'information

“ **Le premier problème des systèmes multimodaux réside dans l'acquisition des données détenues par une pluralité d'organismes.**

de transport brute (horaires et lignes) est publique par nature, elle est diffusable et utilisable sous certaines conditions.

Il existe un deuxième problème, technique, qui est celui de l'interopérabilité des données pour qu'elles puissent être échangées. Cela repose sur l'existence de normes pour décrire l'information et sur une certaine homogénéisation de l'architecture des systèmes d'information.

Les actions de la Predim

La Predim, lancée par la mission des transports intelligents du ministère de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement durables en 2002, fédère tous les acteurs de la mobilité durable autour d'objectifs communs exprimés dans une charte. Un conseil scientifique et un comité de pilotage stimulent le développement d'actions.

Elle encourage les initiatives innovantes et commande des études et des recherches dont les résultats sont mutualisés et peuvent être utilisés par les créateurs de sites d'information multimodale.

Des outils normalisés ont été créés pour saisir des informations échangeables. Le Centre d'études régional des transports urbains (CERTU) a ainsi développé l'application « Chouette » qui permet de convertir des données en format.xls en format.xml (plus facilement échangeable).

En outre, des journées de sensibilisation sont organisées.

La Predim a publié un guide sur l'accessibilité des services de mobilité en ligne et elle étudie les moyens de valoriser le comportement citoyen, sujet qui ne fait l'objet d'aucune recherche ni d'évaluation scientifique.

Le concept Viatic, valise virtuelle pour le voyage

GUILLAUME USTER : *Chargé de recherche, Institut national de recherche pour les transports et leur sécurité (INRETS).* Avec une quinzaine de partenaires, l'INRETS a obtenu des financements de l'Agence nationale de la recherche (ANR) dans le cadre du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Ce projet, dont le but est la mobilité durable en Nord-Pas-de-Calais, se base sur le concept Viatic (du latin *viaticum* : provisions pour le voyage).

Comment accompagner le visiteur dans sa mobilité quotidienne? Comment lui fournir de l'information multimodale? Comment l'informer sur les divertissements proposés? Comment fluidifier son parcours depuis son domicile?



GUILLAUME USTER
CHARGÉ DE RECHERCHE, INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE POUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS)

Une observation anthropologique des voyageurs

Partant du principe que le transport collectif doit être un réflexe, l'INRETS a imaginé un concept de provisions pour le voyage. Cette valise virtuelle introduit l'idée de consommer de l'information pendant les transports, à partir d'une borne, et souligne la complémentarité des différents modes de transport.

La démarche est innovante car elle part d'une observation réalisée par la société « *What time is it* ». Un anthropologue a ainsi observé les voyageurs « de leur lit » jusqu'à leur bureau afin de déterminer les informations dont ils ont besoin.

Premier constat, aller d'un point A à un point B est beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît car le voyageur n'a pas un parcours linéaire : il va poster une lettre, fait un détour pour aller chercher le journal gratuit, etc.

Deuxième constat, le voyageur a besoin de se ressourcer, d'aller rechercher de l'information lors de son trajet.

À partir de ces données, deux concepts ont été définis : le puits informationnel (accès simple à l'information) et l'oasis (information plus riche qui nécessite des moyens humains).

“ À partir de ces données, deux concepts ont été définis : le puits informationnel et l'oasis.

La table d'orientation Viatic

L'INRETS a choisi de travailler autour de l'idée de puits informationnel par le biais d'une table d'orientation.

Le designer Grégoire Talon a proposé un concept composé d'un écran incliné en partie basse donnant des informations générales sur la ville et d'un écran en partie haute fournissant des informations multimodales (prochains départs de bus, emplacement de quais, retards, publicité...).

Fabriquée par une PME lilloise, la borne « SOCEL-Visionor » mesure 4 mètres de haut, est identifiable par un point « i » et comporte une antenne Wifi.

Trois entrées peuvent être utilisées par les voyageurs. La première est l'adresse, que le système positionne sur une carte. La deuxième est la recherche d'un itinéraire : en connexion directe au service web de Transpole¹, l'offre de transport s'affiche en temps réel au moment de la demande. La troisième est la recherche des services à proximité du point de départ et d'arrivée (piscine, programme du cinéma mis à jour par un flux RSS).

La borne permet de convertir le trajet en consommation de CO₂ pour un voyage en voiture.

Le voyageur a la possibilité d'emporter des provisions pour son voyage : il peut envoyer un itinéraire par SMS et imprimer son propre itinéraire sur un format ticket de caisse à l'aide d'une imprimante thermique. Dans un avenir proche, ce système permettra également de télécharger l'itinéraire et le plan d'accès sur un PDA.

Le projet s'achève fin 2007 et une mise en œuvre opérationnelle reste à définir en 2008 en coopération avec le pôle industrie du commerce.

L'expérience territoriale de la Ville de Paris

MAGALI VERGNET : *Chef de projet public en développement durable, Ville de Paris*

Repenser l'urbanisme pour une nouvelle mobilité



MAGALI VERGNET

CHEF DE PROJET PUBLIC EN DÉVELOPPEMENT DURABLE, VILLE DE PARIS

La mobilité durable s'applique aux territoires et à des gens, en tenant compte de leurs comportements et de leurs usages. La Ville de Paris, dense et pauvre en foncier, fait face à des objectifs contradictoires : elle doit diminuer son trafic pour réduire les émissions de GES tout en conservant sa mobilité et son attractivité.

Pour les atteindre, il faut offrir une offre de transport alternative, réorganiser le partage de la voirie et travailler sur les nouveaux usages de la voirie. Dans ce schéma, les TIC ont toute leur place.

La réorganisation de l'espace est indissociable de la mobilité : il faut repenser l'urbanisme quand on pense transport. À Paris, la construction d'un tramway nécessite de redéfinir un quartier, diminuer l'espace dédié à la voiture, revégétaliser, modifier l'éclairage et intégrer des services pour les habitants (points d'eau, bancs, wifi). En parallèle, le trafic des bus est amélioré et les couloirs sont élargis pour accueillir les vélos.

“ La réorganisation de l'espace est indissociable de la mobilité : il faut repenser l'urbanisme quand on pense transport. ”

De nouveaux services pour des nouveaux usages

Faisant suite à d'autres initiatives en France, la Ville de Paris a mis en place le Vélib, système de location de vélos en libre-service avec deux possibilités d'abonnement (à l'année ou à la journée) qui répondent aux besoins des parisiens et des touristes.

Autre innovation en cours d'expérimentation sur trois arrondissements, le Mobiguide se base sur un logiciel téléchargé sur Internet qui permet à l'utilisateur situé à proximité

¹ Opérateur des transports collectifs pour la communauté urbaine de Lille.

“ **Le Mobiguide se base sur un logiciel téléchargé sur Internet qui permet à l'utilisateur situé à proximité d'une borne de récupérer sur son téléphone portable des informations.**

d'une borne de récupérer sur son téléphone portable des informations (numéros d'urgence, cinémas, commerçants...).

Des commerçants se sont également mis en réseau pour créer des quartiers numériques permettant de visiter virtuellement des appartements ou de connaître les offres de services à domicile.

Le succès du Vélib

Le Vélib suscite un engouement démontré par l'apparition de blogs spécialisés.

Ce succès est dû à l'effet de masse : **pour obtenir le marché, l'entreprise Decaux a fait une offre folle : mettre en place en trois mois 750 stations et 10 000 vélos avant juillet 2007. Fin 2007, le service sera complété pour atteindre 1 400 stations et 30 % de vélos supplémentaires, plus 300 stations en banlieue.**

Après quelques dysfonctionnements, des ajustements ont été réalisés pour partager les informations sur la disponibilité des Vélib afin que les utilisateurs localisent les stations comportant des vélos ou des stationnements libres. En l'absence de places, le temps de gratuité augmente pour aller jusqu'à une station plus lointaine.

Développer l'autopartage, le partage du stationnement...

La Ville de Paris a créé une cellule de réflexion pour créer un service public d'auto libre service, basé sur les TIC, au delà des propositions actuelles d'auto partage que certaines petites et moyennes entreprises (PME) commencent à utiliser. Pour obtenir un effet de masse, les collectivités doivent impulser voire se substituer aux initiatives des PME.

Des innovations sont également à faire sur le partage dans le temps et dans l'espace des stationnements. Un parking non utilisé le week-end ou la nuit par une entreprise peut être partagé avec des riverains.

Pour les taxis, la Ville de Paris envisage de mettre en place un numéro unique et des voitures propres.



L'explosion des systèmes de mobilité non durables, tels que les scooters, n'a pas été prévue. Cette réponse spontanée des usagers, utile en matière de mobilité, engendre une pollution immédiate, du bruit, et un trafic important. Face à ce problème, la Ville de Paris a signé une charte des deux roues avec la Fédération des motards pour réfléchir au partage de la voirie et à la disponibilité des stationnements.

Favoriser l'unicité des services de transport et développer le fret

La Ville de Paris réfléchit à l'unicité du service public des transports et à de la tarification intégrant le bus, le vélo, le train, le taxi et le système fluvial. Après une étude de fréquentation et de tarification, une expérimentation de bateaux lignes pour le loisir commence en 2008.

La Ville de Paris souhaite également augmenter le transport du fret, ce qui nécessite de développer les livraisons grâce à une petite logistique urbaine, durable et intermodale. Ces projets doivent toutefois s'inscrire dans un dialogue entre le gestionnaire et l'utilisateur.

Échanges avec la salle

DANIEL KAPLAN : Échangeons des expériences et des projets concrets en matière de mobilité durable !

JOERGEN HVID : *Ramboll management*. Je souhaiterais avoir plus détails sur les initiatives de TeliaSonera.

DENNIS PAMLIN : L'originalité de la démarche de TeliaSonera repose sur une approche globale où différentes solutions ont été intégrées pour atteindre l'objectif de réduction d'émissions de GES. Souvent, les théoriciens n'intègrent malheureusement qu'un seul aspect.

Lors du contrôle d'obtention de la certification ISO de TeliaSonera, les auditeurs considéraient qu'améliorer l'empreinte écologique était moins important que le lancement sur le marché de la société. Ce manque de cohérence a marqué le début de la démarche d'économie d'énergies de TeliaSonera.

ALAIN CHAUVEAU : *journaliste*. La différence d'approche entre les Anglo-Saxons et les Européens est frappante.

Magali Vergnet s'étonnait de l'utilisation des deux roues par les Parisiens. Mais, la motivation principale des gens n'est pas d'être éco-citoyen mais de se déplacer le plus rapidement et avec le moins de fatigue possible.

Comment rendre les transports publics durables et plus attractifs ?

DE LA SALLE : Une étude a montré que la raison pour laquelle les gens ne prennent pas le bus est le délai d'attente trop important. Pourtant, le site Internet de la RATP donne les horaires de chaque station. Pour rendre le bus attractif, il faut informer les gens de la disponibilité de ces outils.

DENNIS PAMLIN : Le domaine des transports en commun est conservateur. Ainsi, il est difficile de convaincre les services de train qu'il est important d'informer les usagers de la raison du retard d'un train.

DANIEL KAPLAN : Que peut-on faire ?

DENNIS PAMLIN : Différents organismes gèrent de manière cloisonnée les différents modes de transport alors que la structure organisationnelle devrait être globale.

GUILLAUME USTER : Une des solutions consiste à ne pas penser seulement mobilité mais à accompagner le voyageur pendant sa journée par des services. Au Japon, les gares sont des lieux conviviaux avec des commerces.

DANIEL KAPLAN : Pouvez-vous donner des exemples de réalisations ou des projets emblématiques qui aboutissent à une transformation radicale ?

DENNIS PAMLIN : Le succès du jeu « *Second life* » montre le besoin des gens d'interagir entre eux. Dans les transports, la dimension sociale est aussi importante que la dimension technologique. Les gens ne veulent pas voyager seuls, ils veulent faire des rencontres amoureuses et même se battre !

“ Dans les transports, la dimension sociale est aussi importante que la dimension technologique.

Pourquoi ne développe-t-on pas de voiture électrique attrayante en France ? Des célébrités pourraient montrer l'exemple pour impulser ce changement.

JEAN-LOUIS GRAINDORGE : Face à une variété de problèmes, la solution n'est pas unique. Le premier facteur du changement de comportement est l'attractivité. Aujourd'hui, les questions de mobilité sont traitées avec un dogmatisme politique sans coordination. Pourtant, créer des guichets uniques pourrait engendrer de gros progrès.

Une autre solution consiste à favoriser les partenariats publics – privés, facteurs de créativité et d'attractivité, comme l'a fait la Région Alsace pour monter son service d'information multimodale.

RONAN UHEL : *Agence européenne pour l'environnement*. La combinaison de la mobilité et de l'espace est primordiale. De nombreux exemples de modes de transports doux ou forts existent : il faut réfléchir davantage à cette demande de mobilité. Cette réflexion passe par une redéfinition globale et intégrée des services de mobilité dans différents types d'espaces.

“ Accompagner les modes de transports vers plus d'attrait et d'efficacité n'est possible que si les espaces concernés sont redéfinis.

Sinon, les problèmes de congestion vont subsister. Accompagner les modes de transports vers plus

d'attrait et d'efficacité n'est possible que si les espaces concernés sont redéfinis.

DANIEL KAPLAN : Avez-vous des exemples à donner ?

RONAN UHEL : Quelques villes allemandes réfléchissent à l'appropriation des espaces et redéfinissent les types de mobilité. Dans la même ville, des expériences, dont les fonctionnalités diffèrent, sont adaptées selon les quartiers.

BERTRAND LAZARE : Nous prenons les choses à l'envers. Au lieu de multiplier les modes de transport et les rendre plus attrayants, il faut d'abord les éviter. Le télétravail, qui permet d'organiser nos vies de manière décalée par rapport aux masses, est une solution.

Aujourd'hui les gens sont coincés comme des sardines dans le métro aux heures de pointe, ils ont tous des baladeurs, ne se regardent pas et ne se parlent pas. Demain, le transport sera attrayant si on le rend utile.

“ Demain, le transport sera attrayant si on le rend utile.



nous vivons. Le Brésil est sur la bonne voie en instaurant des tarifs moins chers pour les habitants qui habitent le plus loin. Pendant les transports, les gens peuvent prendre du plaisir et échanger. Imaginons pour demain un bus de « Speed dating » !

DANIEL KAPLAN : Le RATP travaille sur le « Métro des échanges ». Pouvez-vous nous donner des exemples ?

BERTRAND LAZARE : De nombreux projets se créent autour du covoiturage ou du tourisme.

Sur la vallée du Rhône, les gens peuvent recevoir sur leurs outils mobiles (téléphones ou ordinateurs) de l'information appropriée.

Après avoir parcouru la planète, j'ai constaté que les habitants des pays pauvres vivaient leur relation au temps différemment de nous. Le télétravail rentre dans cette approche en se détachant des contraintes de temps et de transport.

DANIEL KAPLAN : Dennis PAMLIN nous a lancé le défi suivant : « Je ne reviens pas l'année prochaine si ceux qui peuvent déplacer des milliards pour agir concrètement ne sont pas présents ».