



Cher lecteur

Dans un environnement mondial de plus en plus concurrentiel, les pouvoirs publics s'attachent à trouver de nouveaux moyens de mettre en œuvre et de financer des projets, de construire des infrastructures et de fournir des services. Des myriades de partenariats plus ou moins formels se sont développées. Dans cette lettre d'information, quelques idées de partenariats pour une mobilité durable sont présentées. Nous espérons qu'ils sauront vous inspirer.

La création de partenariats est au cœur de la "mobilité responsable"



La mobilité responsable est le résultat d'une prise de conscience croissante de la nécessité de travailler sur la gestion de la mobilité et sur des **modes de vie indépendants de la voiture**. Les écoles, les entreprises et les quartiers s'associent avec les autorités locales pour surmonter les problèmes liés à la mobilité. Les exemples suivants illustrent divers domaines de ce type de partenariat:

- **Plans de déplacements d'établissements scolaires** : Les autorités peuvent encourager les écoles à mettre en place un **plan de déplacements d'établissements scolaires** en fournissant des subventions, du personnel, des guides, du matériel ou encore en proposant d'autres incitations. D'autre part, dans la région flamande en Belgique, plus de 1000 écoles primaires participent chaque année au **Traffic Snake Game**, organisé par **Mobieli 21** et soutenu par la banque et assurance **KBC**.
- **Plans de mobilité (anciennement appelé plan de déplacements d'entreprise)** : L'instrument central pour coordonner les actions de mobilité durable dans une entreprise est un **plan de mobilité**. Dans le cadre du programme **'Beter Benutten'** ("Optimiser l'usage"), le gouvernement, les régions et les entreprises néerlandaises collaborent pour améliorer l'accessibilité dans les 12 régions urbaines les plus congestionnées, à l'aide d'un ensemble de mesures concrètes et quantifiables qui mettent l'accent sur les besoins et le comportement des navetteurs et des opérateurs de services de transport.
- **Stationnement vélos de proximité** : La ville d'Amsterdam stimule l'installation et l'exploitation de parkings pour vélos sûrs et accessibles dans les quartiers. Pour ces **stationnements vélos de proximité**, la ville offre des subventions d'investissement aux opérateurs privés. Le sujet a fait l'objet d'un échange de pratiques avec l'Académie flamande pour le vélo en Belgique.
- **Gestion du stationnement** : Le projet **Push&Pull** a favorisé la combinaison de mesures incitatives et dissuasives pour induire un changement dans le comportement de mobilité, en utilisant la gestion des espaces de stationnement en combinaison avec des mesures de management de la mobilité. A Gand, la **"Mobility Company"** combine la politique de mobilité avec l'exploitation, le contrôle et l'affectation des recettes du stationnement à la mobilité durable.

La mobilité partagée implique une responsabilité partagée



(c) Fred DOTTER Mobiel 21

Il y a une nette tendance à la **mobilité partagée**: davantage de véhicules sont partagés dans les villes, à la fois par le biais d'offres de particulier à particulier ou d'entreprises au consommateur. L'autopartage est l'un des modes qui devrait **connaître une des plus fortes progressions dans les années à venir**. Le passage de la propriété à la mobilité partagée a également entraîné un déplacement des missions des pouvoirs publics et des relations dans les partenariats public-privé, par exemple **Autolib'** qui est un service d'autopartage électrique inauguré à Paris en décembre 2011. Il est exploité par le groupe industriel Bolloré et vient compléter le programme de vélos en libre service couronné de succès de la ville, **Velib'**, mis en place en 2007.

Le financement participatif pour une mobilité durable et le développement urbain



High Line park NYC – Manhattan 2011
 David Berkowitz - www.marketersstudio.com

Le **financement participatif** (crowdfunding) a le potentiel de lever des obstacles à l'accès au financement et d'aider les collectivités à se regrouper pour investir dans leurs propres espaces et lieux, ou pour améliorer l'environnement dans lequel elles vivent. C'est ce que l'on appelle souvent le financement participatif civique. En voici de bons exemples :

- Le **complexe Luchtsingel à Rotterdam** est un "pont financé par participation", qui comprend un potager sur le toit. Il a été conçu pour relier un quartier défavorisé au centre-ville. Les financeurs pouvaient financer une section du pont et personnaliser leur section - ou même juste une planche - avec un nom, un souhait ou un message à la ville.
- Le réseau **EMBARQ** affirme que le fait de permettre aux citoyens de faire don de petites sommes d'argent à des projets de leur choix rend le processus de planification

urbaine plus participatif et inclusif. Il fournit deux exemples. **Helsinki**, la capitale et la plus grande ville de Finlande, prévoit de revitaliser son réseau public et son réseau de transport **partagé** d'ici 2025 avec un système de "mobilité à la demande". L'objectif est de proposer un éventail d'options de transport peu coûteuses, flexibles et bien coordonnées afin d'être compétitives par rapport à la voiture particulière. **Hambourg**, la deuxième plus grande ville d'Allemagne, a **annoncé** l'année dernière qu'elle prévoyait de faire une ville plus verte et plus saine qui éliminerait le besoin de recours à la voiture d'ici 15 à 20 ans. Pour plus d'informations sur ces deux exemples, voir le site [TheCityFix](#).

- Le financement participatif civique est également utilisé pour faciliter les initiatives ascendantes (bottom-up) en les reliant aux administrations locales. **Brickstarter**, financé en 2012 par Sitra (le fonds d'innovation du gouvernement finlandais) tente par exemple de remédier au fait qu'il ne suffit pas de collecter des fonds pour construire quelque chose dans une ville : il faut obtenir une autorisation. En 2013, Brickstarter a **publié un livre** sur les villes contemporaines et la façon dont elles pourraient créer de nouvelles plate-formes pour permettre un débat plus efficace sur l'avenir de nos espaces communs.
- A **Anvers** (Belgique), l'initiative citoyenne **Ringland** a travaillé sur un projet visionnaire visant à "recouvrir" l'ensemble du périphérique et à séparer le trafic local et le trafic de transit comme réponse à une politique qui s'accroche à une attitude obsolète en matière de développement urbain, de qualité de vie et de mobilité. Ringland a entamé un dialogue avec les autorités officielles et, entre-temps, un compromis a été trouvé.
- A une échelle beaucoup plus petite et plus locale, le financement participatif est de plus en plus utilisé par les communautés pour développer leurs parcs et jardins, ou, comme à **Vienne**, en Autriche, des **fermes urbaines**.

Les partenariats public – privé sont populaires, mais sont-ils pratiques ?

Les partenariats public-privé (PPP) sont devenus **un moyen de financement à la mode pour les projets de transport**. Mais il y a de grandes questions à se poser avant de conclure un PPP.



En septembre 2016, Eurostat a publié un **Guide de traitement statistique des PPPs** afin de détailler comment les autorités locales et régionales devraient construire leur projet de PPP sur une base de partage des risques. Il est clair que les PPP devraient être établis sur la base, entre autres, de l'optimisation des ressources, d'une répartition appropriée des risques et de l'efficacité opérationnelle, en accordant une attention particulière à l'accessibilité économique et à la responsabilité budgétaire à long terme. De nombreux défis doivent être relevés pour obtenir des investissements publics solides grâce aux PPP.

Trois précautions pour les partenariats public-privé

Avec le document **Transports urbains - Les partenariats public-privé peuvent-ils fonctionner ?**, la Banque mondiale a examiné ce que les PPP peuvent faire et ce dont ils ont besoin pour fonctionner, en se concentrant en particulier sur le rôle des institutions.

La question centrale était de savoir si les PPP peuvent mieux traiter les questions de transport urbain que l'offre publique conventionnelle et assurer un entretien et une maintenance adéquats et diminuer la congestion. Et si oui, comment ?

La conclusion était que les villes devraient être prudentes lors de l'élaboration d'un programme PPP, en prenant au moins trois précautions:

1. Les PPP ne devraient être choisis que **s'ils améliorent l'efficacité économique**.
2. Les entreprises privées n'investiront que si elles savent que **les sources de revenus** ne seront pas expropriées.
3. Les PPP ont besoin d'une gouvernance et d'**une intervention publique encore plus sophistiquées** que les dispositions conventionnelles.

Partenariats public-privé sous Horizon 2020

Déjà en 2013, la Commission européenne publiait sa communication intitulée "**Les partenariats public-privé à l'horizon 2020 : un outil puissant pour mettre en œuvre l'innovation et la croissance en Europe**", dans laquelle il est affirmé que l'Europe doit investir davantage et mieux dans la recherche et l'innovation. **Un élément clé de Horizon 2020 est d'associer le secteur privé et les États membres** pour obtenir des résultats qu'un pays ou une entreprise a moins de chances d'obtenir seuls.

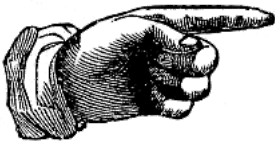


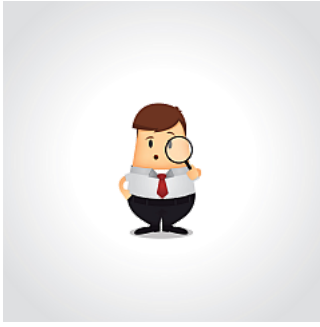
La Commission européenne investit massivement dans les partenariats public-privé pour permettre une approche stratégique à long terme de la recherche et de l'innovation et réduire les incertitudes en tenant compte des engagements à long terme, par exemple pour améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en Europe : le partenariat public-privé **Shift2Rail** travaille avec un investissement total de 920 millions d'euros pour améliorer considérablement la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en Europe en accélérant l'adoption de solutions innovantes. L'initiative met en commun les ressources et l'expertise de tous les acteurs clés pour accroître la fiabilité et la ponctualité des services ferroviaires de 50 %, doubler la capacité ferroviaire et réduire ainsi la congestion et les émissions de CO₂, réduire de moitié les coûts des infrastructures et du matériel roulant et conserver le leadership de l'Europe sur le marché ferroviaire mondial. Ces objectifs ne peuvent être atteints que si tous les acteurs du secteur ferroviaire travaillent en partenariat.

En 2016, la **Commission Européenne** a renforcé le rôle des partenariats public-privé et plus de 20 milliards d'euros devraient être investis dans les années à venir dans le cadre du marché unique numérique.

Conclusion

Please Notice This





Designed by Freepik

Le partenariat pour une mobilité intelligente est précieux, mais il doit être utilisé avec beaucoup de prudence et une bonne compréhension de son fonctionnement. Les PPP, par exemple, ne sont pas la seule façon de réaliser de grands projets, l'humanité est même allée sur la lune sans PPP, mais les innovations ont le potentiel de relever les défis sociétaux d'aujourd'hui et de devenir des contributrices clés à la réalisation des objectifs de l'Union européenne pour 2020.

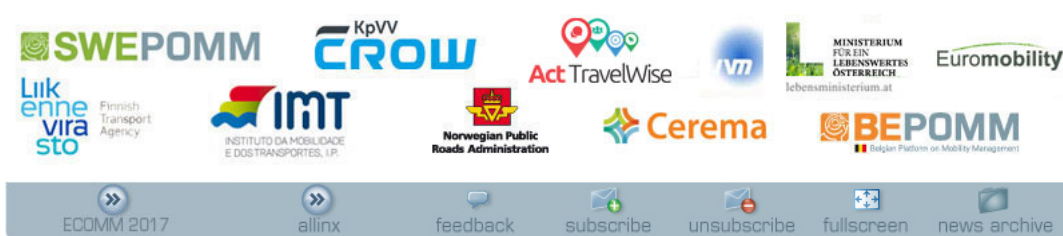
Il y a aussi une foule de projets communautaires de financement participatif qui cherchent à financer des événements communautaires, qu'ils soient culturels, éducatifs ou tout simplement amusants !

En plus de maximiser les gains d'efficacité et les innovations et de favoriser une mobilité plus durable, les partenariats, qu'ils soient formels ou informels, peuvent fournir les capitaux nécessaires au financement de programmes et de projets, libérant ainsi des fonds publics pour les programmes économiques et sociaux fondamentaux.

Événements à venir en Novembre 2017

- **Plate-forme internationale VeloCittà pour le vélo en libre-service**
16 Novembre 2017 | Rome, Italy
<http://velo-citta.eu>
- **Solutrans**
21 – 25 Novembre 2017 | Lyon, France
<https://www.solutrans.eu>
- **1ère Conférence internationale sur la mobilité comme un service (Mobility as a Service)**
28 – 29 November 2017 | Tampere, Finlande
<http://www.tut.fi/verne/icomaas/icomaas-registration>

Pour d'autres événements, veuillez consulter le calendrier [EPOMM](#).



ECOMM 2017

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive