

### DES IDEES QUI FUSENT, DES DEBATS QUI INFUSENT

« La révolution de la mobilité grâce au numérique : opportunités réglementaires et gouvernance »

#### REIMS, UNE VILLE A L'HEURE DES NOUVELLES MOBILITES



A l'ouverture des nouvelles Journées Thématiques de Trans.Cité, **Arnaud Robinet, maire de Reims**, « ville des sacres et de l'effervescence », situe les enjeux : « *Les acteurs des réseaux urbains sont au cœur de la révolution de la mobilité, un enjeu de quotidienneté pour nos concitoyens. Un saut technologique se prépare et l'intelligence artificielle nous ouvre de grandes perspectives* ». **Patrick Bedek, vice-président de la Communauté urbaine du Grand Reims**, souligne, en écho, que « *Reims Grand Centre va transformer la ville. La place des transports est au centre de cette nouvelle donne. L'objectif est*

*d'améliorer les transports dans leur fréquentation et dans les recettes générées au sein d'un réseau qui évolue constamment, dans une recherche d'efficacité. Avec, par exemple, la création de la nouvelle desserte tramway de la Polyclinique de Bezannes.* »



Ce défi de mobilité quotidienne, géré à l'échelle de tout un territoire, est articulé en toute légitimité autour du pôle d'attractivité que constitue Reims. « *En effet, c'est là que se structurent les flux entre la ville, les 143 communes environnantes et les 187 000 habitants* ».

« *Si le transport demeure un outil du quotidien et un réel outil d'attractivité, de nouvelles responsabilités nous incombent désormais : innover dans la chaîne de mobilité, repenser les modes de financement, faire comprendre aux usagers que de leur comportement dépendent la qualité de l'environnement et, in fine, leur qualité de vie.* »

**Catherine Vautrin, Présidente de la Communauté urbaine du Grand Reims**



#### UNE REFONTE TOTALE DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS AVEC LA LOM

Cette Rencontre de Trans.Cité se situe à quelques mois de l'entrée en vigueur de la future LOM (loi d'orientation des mobilités). « *Dans le prolongement des Assises de la Mobilité, de la loi de programmation des infrastructures et du rapport Spinetta, la loi LOM marquera une étape importante et devra notamment s'adapter aux nouveaux usages. C'est une loi de rupture conceptuelle* », précise **Gilles Savary, ancien parlementaire et consultant expert mobilités**. Rappelons que les ambitions de la LOM sont tout à la fois de refonder un cadre juridique global et cohérent après des années de réformes séquentielles (SRU, MAPTAM, NOTRE...), adapter le droit aux nouveaux usages et à l'intégration intermodale, adapter la gouvernance des transports aux nouvelles priorités de politiques publiques.



La LOM devrait notamment permettre de faire reculer la culture autosoliste. En effet, en l'absence de régulation ou d'intervention publique, l'usage de la voiture autosoliste ne peut qu'augmenter. Sachant qu'une voiture transporte en moyenne 1,06 passager, la mobilité partagée devrait s'imposer comme la solution mais elle repose sur un modèle économique fragile et sur de trop faibles incitations. Pour faire reculer les comportements autosolistes, « *il faut populariser les bonnes pratiques, prouver par l'exemple que le numérique facilite la vie*

*au quotidien, multiplier les expérimentations, communiquer sur les réussites* », insiste **Charles-Eric Lemaigen, premier vice-président de l'AdCF (Assemblée des Communautés de France).**

La nouvelle loi devra aussi définir un déploiement de la mobilité, à l'échelle et pour tous les territoires. « *Les nouvelles technologies et la multimodalité doivent profiter à tous les territoires, qu'ils soient urbains, péri-urbains ou ruraux. Il faut lever les verrous à l'innovation que l'on rencontre encore dans tous les territoires et dans tous les usages* » **Jean-Marc Zulesi, député de la 8<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône et président du jury des prix French Mobility.**



C'est ce qui se met déjà en place sur le plateau de Paris-Saclay avec le développement d'une plateforme de mobilité en cours de conception (Dassault, Colas, EDF, Nokia, OuiShare, Transdev...) et dédiée au partage des données. « *Ici, on mesure l'importance de ramener les problématiques à un bassin de vie dans lequel outils numériques et culture collaborative peuvent apporter des solutions aux défis de notre époque... et sans attendre l'arrivée de la ligne 18* », assure **Olivier Segbo, représentant Transport pour le compte de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.**

« C'est ce que développe également Oise Mobilité qui propose « *autour du concept de « mobilité courante* », sur un territoire de 800 000 habitants sans grandes villes « *polarisantes* », une offre « *all inclusive* » (site internet, Smartphone, centre d'appels, ChatBot sur Facebook) », comme l'explique **Laurent Briant, directeur général de Cityway.** Avec, en bout de ligne, une facture et un paiement global tous modes de déplacements confondus, comme pour l'eau ou l'électricité.

#### LES COLLECTIVITES A L'ERE DE L'OPEN DATA DES MOBILITES

« *Si vous ne vous occupez pas du numérique, il s'occupera de vous !* », prédit **Charles-Eric Lemaigen.**

En investissant le champ de la mobilité, le numérique interroge simultanément tous les acteurs (Etat, collectivités locales, opérateurs publics et privés, usagers...). « *Il faut sortir du fonctionnement en silos pour aller vers une logique de la transversalité en intégrant les*

*nouveaux opérateurs dans la palette d'une offre collective structurante* », précise **Luc Belot, consultant en stratégie et ancien député.**

De plus, avec la future LOM et l'ouverture des canaux de vente, les élus prendront la main sur le recueil, l'exploitation et la protection des milliards de données issues de la collecte quotidienne des opérateurs, qu'ils soient publics et privés. Avec la puissance du numérique, ces plateformes data constituent un enjeu majeur nécessitant la création (*loi du 7 octobre 2016*) d'un statut de « données d'intérêt territorial ». « *Aux AOM de se saisir des nouvelles responsabilités et opportunités qui se présentent à elles et, si possible, sur des périmètres qui correspondent aux vrais flux quotidiens* »,

indique **Jean Coldefy, directeur du programme mobilité 3.0-ATEC-ITS**. Toutefois, face à la profusion des données à disposition, « *outre une gestion de la data au niveau intercommunal, il faudra qualifier la demande et la confronter à la réalité de l'usage et du besoin* », complète **Luc Belot**.

*Dans ce contexte, la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) a un rôle stratégique à tenir. « Elle accompagne le déploiement des nouveaux services complexes en termes de technologie mais aussi de gouvernance. Concernant, par exemple, le co-voiturage, la CDC regarde la capacité de résilience des nouveaux acteurs, leur agilité, leur adaptabilité et leur compréhension des besoins locaux », précise Cédric Verpeaux, responsable du programme Smart City (groupe CDC).*



### TEMPS, ESPACE PUBLIC : GERER ET OPTIMISER LA RARETE

Dilatation de l'espace-temps de la vie quotidienne (voiture, TGV), rareté du temps et rareté de l'espace public sont des éléments incontournables à prendre en compte dans la construction de la nouvelle offre de mobilité. Sur ce dernier point, le développement des offres comme le vélo en libre-service, type GoBee Bike - tenté notamment par Reims, Paris, Lyon ou Lille - pose la question du partage optimal de l'espace public face aux incivilités constatées et celle de la fiabilité des opérateurs et de leurs matériels. Mais cela ne remet pas en question la place du vélo dans la cité de demain dont la pratique devra être enseignée à l'école. De même, « *le véhicule autonome, qui doit être réservé aux premiers et aux derniers kilomètres, ne résoudra en rien les problèmes de mobilité et de congestion s'il devient un véhicule autonome personnel. Sans compter le fait qu'en créant davantage d'infrastructures routières plus fluides, on ne peut qu'inciter à reprendre sa voiture* », comme le rappelle **Pascal Bolo, président de Trans.Cité et 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Nantes**. Il faudra aussi imaginer des mesures incitatives pour développer le co-voiturage (voies réservées sur les autoroutes, parkings, incentives pour les conducteurs et les passagers...) et induire de réels changements de comportement dans les déplacements du quotidien.

### FAIRE EMERGER UN PROJET DE « MOBILITE SIMPLIFIEE »

Enfin, il faudra « *mettre des contraintes sur l'automobile pour faire le MaaS* », comme l'estime **Yves Crozet, économiste, spécialiste des transports, professeur à Sciences Po. Lyon**. Au travers d'un



« projet de mobilité simplifiée », le MaaS (Mobility as a Service) devrait donner les moyens à la collectivité locale de connaître et analyser les pratiques, de coordonner les offres et d'orienter les usagers, d'améliorer les services proposés. S'agissant des différents opérateurs de mobilité, le MaaS devrait garantir une exploitation intégrée et mieux coordonnée des services publics et privés. Pour l'utilisateur, « *cela se traduira par un accès simplifié et unique, de l'information multimodale et du*

*conseil, une tarification au juste prix en fonction de l'usage réel, l'optimisation de la mobilité en fonction de ses préférences (temps de trajet réduit, coût de trajet réduit, empreinte environnementale atténuée...)* », précise **Laurent Briant, directeur général de Cityway**.

On comprend à quel point les nouvelles mobilités bousculent les frontières entre le collectif et l'individuel, entre le public et le privé, entre le marchand et le non-marchand, entre la route et le rail... Mais le digital n'est qu'un moyen et une facilité d'usage. « *L'enjeu de la mobilité réside dans une meilleure accessibilité pour tous (emplois, équipements, services...), une diminution de l'impact environnemental des transports, une plus grande attractivité et cohésion de tous les territoires. L'intégration réussie implique de réunir les différents acteurs et de les faire travailler ensemble sans oublier les utilisateurs dans une logique de co-construction* », insiste Richard Dujardin, directeur général France Transdev.

L'Autorité Organisatrice sera la clé de voûte de cette nouvelle organisation de la mobilité et de la gestion de ces écosystèmes élargis. Mais, pour réunir les conditions de la réussite de cette nouvelle mobilité, « *il faudra l'engager dans le cadre des nouvelles compétences transférées aux régions, penser à son financement, monter des partenariats public-privé* », insiste **Daniel Fidelin, vice-président à la Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) et vice-président de Trans.Cité.**

« *Il faudra trouver également ce juste équilibre entre un Etat stratège et constant qui s'engage dans la durée et la prise en compte des spécificités et des contraintes locales* », conclut **Pascal Bolo.**

Ces échanges fructueux, véritable ADN de Trans.Cité, se poursuivront en juin prochain à la Rochelle, première ville cyclable de France avec, dès 1976, la mise en libre-service des 300 premiers vélos par son premier édile, Michel Crépeau.

### Quelques citations

« *Les nouvelles mobilités invitent les élus à repenser en priorité les liaisons entre les centres-villes et des périphéries laissées parfois sans pilotage par la réorganisation territoriale. On ne pourra s'exempter de trois contraintes : l'occupation d'un espace public qui se raréfie, associée au phénomène de congestion ; la rareté des fonds publics ; la question environnementale* » **Jean Coldefy, directeur du programme mobilité 3.0-ATEC-ITS.**

« *Signe de la volonté d'utiliser le numérique pour faire valoir d'autres types d'usage, le réseau de bus Intercom a été entièrement repensé pour permettre à tous de se déplacer dans le Grand Sénonais tout en se dotant des moyens de résister à l'aspiration de la capitale (55 km)* » **Gilles Sabattier, vice-président chargé des transports urbains et de la politique de déplacement, communication et animation locale de la Communauté d'agglomération du Grand Sénonais.**

« *Péage urbain, taxe, redevance..., il s'agira aussi de trouver de nouvelles sources de financement dans une logique qui cherche à faire payer celui qui occupe l'espace comme dans le cas du stationnement. Un nouveau modèle de pensée plus encore qu'un nouveau modèle économique* » **Yves Crozet, économiste, spécialiste des transports, professeur à Sciences Po. Lyon.**

« *Pour diminuer la place de la voiture en centre-ville, entre coercition et système pratique incitatif, Mulhouse Alsace Agglomération a choisi de rendre attractif son réseau de transport au travers d'un compte Mobilités. Il offrira, dès septembre, la possibilité d'avoir une carte unique pour tous ses déplacements et paiements (bus, tram, vélo, auto-partage...) à travers son Smartphone* », explique **Christiane Eckert, présidente du conseil d'administration de Soléa Mulhouse.**

## MERCI A TOUS LES INTERVENANTS

Patrick Bedek, Luc Belot, Paul Berretrot, Pascal Bolo, Laurent Briant, Jean Coldefy, Yves Crozet, Richard Dujardin, Christiane Eckert, Daniel Fidelin, Charles-Eric Lemaighen, Arnaud Robinet, Gilles Sabattier, Gilles Savary, Olivier Segbo, Catherine Vautrin, Cédric Verpeaux, Jean-Marc Zulesi.



**Agenda :** La prochaine Journée Thématique à La Rochelle - 5 et 6 juin 2018

**Thème :** « La révolution de la mobilité grâce au numérique : le casse-tête des premiers et derniers kilomètres en voie de résolution ? »