Thème 4 : Villes et territoires intelligents

Rôle des collectivités dans l'essor et la promotion de solutions innovantes en matière de transport

Sources : réflexions que m'inspirent les interviews de responsables de la gestion de la mobilité de Rennes Métropole, du Grand Lyon, de la Région Picardie, du Département de l'Isère, du STIF.

Intermodalité et information autour de la gare de Bellegarde (Région Auvergne Rhône-Alpes)

1. Le contexte

Les collectivités territoriales et leurs AOT sont confrontées à quatre faits nouveaux :

L'intermodalité croissante et plus opportuniste des usagers
Avec l'émergence de l'intermodalité, cette combinaison de modes de transport qu'utilisent de plus en plus les usagers pour optimiser leurs déplacements, les acteurs de l'organisation et de la gestion des transports voient leur rôle changer. Les transports publics ne sont plus une des alternatives choisies pour un trajet par les usagers mais de plus en plus, un des maillons d'un trajet où le véhicule individuel n'occupe plus qu'une partie, sa nécessité étant de plus en plus contestée, y compris pour le dernier kilomètre. Il se révèle dans les zones urbanisées de moins en moins compétitif en temps de parcours et en coût.

L'émergence du numérique
Elle a favorisé quand l'information est bonne, l'intermodalité et la multimodalité et dans tous les cas le décollage de nouveaux modes dont la compétitivité a été renouvelée par

les applications numériques : autopartage, VLS, VTC, mototaxi, PAM, etc. qui conquièrent des parts de marché sur l'automobile individuelle et sur le train, mais aussi et surtout quand la distance ou la régularité le justifie, le covoiturage. Ce faisant, l'initiative privée en s'appuyant sur ses services d'information et de réservation acquiert de nouvelles positions dans ce qu'on pourrait appeler le transport semi organisé et semi collectif (semi organisé car il ne détient pas d'infrastructure en propre et semi collectif car il ne s'agit pas à proprement parlé de service public, même s'il est pratiquement accessible à tous).

La différenciation territoriale

Loin de se réduire, les différences entre milieu urbain, périurbain et rural se creusent. L'urbain donne de plus en plus la priorité aux transports publics et aux modes doux, dans la gestion de l'espace public comme dans les usages.

Le rural est maintenant devenu presqu'exclusivement automobile. Seuls les scolaires, les inactifs et une partie du 3e âge utilisent d'autres modes. Les services de lignes secondaires et de desserte vont en se réduisant.

Le périurbain reste problématique car c'est là que se concentrent les difficultés des modes du dernier kilomètre, de l'accès aux centres urbains, aux zones commerciales et aux pôles d'attraction loisirs-tourisme. La souplesse du covoiturage et du TAD se révèle un atout important, que ne limitent que les problèmes de sécurité que connaissent aussi les transports publics.

Les régimes économiques des modes

Tous les modes de transport bénéficient directement ou indirectement de financements publics (investissements d'infrastructures routières ou ferroviaires, subventions d'équilibre, mise à disposition d'espaces publics pour stations, points d'arrêt, emplacements de stationnement, etc.), mais avec l'apparition du péage à l'usage, du réaménagement du partage de la voirie, des vitesses autorisées de circulation, etc.), les politiques publiques modifient les performances et les coûts de chaque mode, sans en mesurer toujours tous les effets locaux, notamment en termes économiques.

2. Les nouveaux besoins et l'innovation

Les collectivités territoriales, confrontées à cette nouvelle donne redéfinissent leurs besoins et sont contraintes d'innover.

N'ayant plus les moyens ni le temps de déployer des infrastructures et des services publics aptes à couvrir les besoins de la croissance continue de la mobilité, elles doivent adapter leur action. Elles doivent accorder leur action avec un besoin de régulation de la concurrence des modes, de coordination de leur gestion et d'adaptation des infrastructures du domaine public qui les supportent, de leur tarification en s'appuyant sur des systèmes d'information prenant en compte la diversification des modes et les nouvelles pratiques de multimodalité et d'intermodalité.

3. Les domaines d'action

Les collectivités s'accordent sur le diagnostic suivant :

1) La diversité et la qualité des données sont essentielles pour définir leur stratégie, mesurer l'efficacité des mesures prises et promouvoir les meilleurs modes auprès des voyageurs

2) L'action publique doit être optimisée en prenant en compte les nouveaux comportements, en tenant compte des nouveaux modes, en améliorant la performance et la productivité des services publics

3) L'identification des gisements de capacité et la promotion de la complémentarité des modes sont des nécessités

4) L'interconnexion des réseaux et l'information des voyageurs sont des enjeux majeurs de l'action publique

3. Quelles actions de construction et de promotion de solutions ?

1) Innovation dans les DSP et optimisation des services publics

Il est souhaitable de s'organiser en Minilab avec les acteurs de la recherche, du développement et de l'exploitation et de se polariser sur un thème : par ex. le temps de transport
Le trio AO/transporteur/client abonné maitrise mieux l'économie des transports publics réguliers. La demande est devenue plus prévisible avec le déploiement de la billettique multi-opérateur TC, associée à des systèmes d'information multimodale TC.

Mais ces atouts concernent surtout les abonnés fidélisés. Pour les occasionnels, AO et transporteurs voient s'immiscer entre le client et eux des acteurs innovants et réactifs qui s'appuient sur les nouvelles technologies de communication pour mutualiser des modes et des clientèles, assouplir les localisations de dépose/reprise, mobiliser les ressources en places vides dans les véhicules individuels. Ce faisant, ces acteurs mutualisent les offres et les demandes et mettent en relation une offre sous exploitée et une demande jusque là imprévisible et insaisissable.

Cette nouvelle forme d'interaction avec l'usager tend à réduire quantitativement les comportements captifs : les exclusifs de l'auto individuelle et les abonnés ou habitués des opérateurs de service public, quand leurs trajets ne sont pas quotidiens par le mode concerné. Ceci profite aux modes individuels ou néo-collectifs, plus souples et plus pratiques.

2) Projet d'intégration des données et services d'information

Il apparaît essentiel de mobiliser les données de tous les opérateurs privés comme publics, avec construction de bases de données et utilisation de traitements temps réel, pour mettre en ligne de nouveaux services d'information multimodale comme Optimod'.

Les données statiques (volumes O/D, distance moyenne, budget moyen, etc.) mises à jour à l'aide d'une plus grande diversité de sources doivent être gérées et distribuées à tous les opérateurs identifiés. De même, les données dynamiques temps réel (trafic, fréquentation véhicules, affluence gares, temps d'attente aux arrêts, etc.) gérées par les opérateurs doivent être rendues accessibles à tous les opérateurs qui en fournissent.

L'innovation doit faciliter par la collecte de données et leur diffusion l'accès de tous les usagers à l'information, quelque soit leur milieu résidentiel, leur statut abonné ou occasionnel, leur âge ou leur capacité à se mouvoir.

Le dispositif d'information et, quand c'est possible, la tarification doivent faciliter l'intégration des modes utilisés pour le dernier kilomètre quel qu'en soit l'exploitant

3) Expérimentations techniques et institutionnelles

Les solutions ne se trouvent pas sur étagère. Exemple du défi lancé aux autorités urbaines qui souhaitent exploiter les gisements que représente la capacité des véhicules particuliers en circulation. Comment développer le covoiturage urbain qui ne semble pas trouver un modèle acceptable dans la libre concurrence, ni un modèle économique comparable à celui qui porte le covoiturage interurbain ?

4) Veille des novations techniques et contractuelles

Quelles solutions ont été expérimentées ailleurs ? Au delà des présentations commerciales, dans quelle mesure est-ce un succès transposable ? Comment disposer de témoignages de responsables homologues ?

5) Lots et temporalité des marchés publics

La multimodalité et la concurrence entre les modes doivent être gérées et régulées par les territoires de façon différente des DSP TC ou des contrats de mobiliers urbains, aucun opérateur ne pouvant prétendre couvrir l'ensemble des besoins et des systèmes et les technologies et les comportements changent avec des rythmes différents de celui de ces délégations. L'innovation doit donc aussi concerner la contractualisation avec les opérateurs des nouveaux services.

CONCLUSION

Les collectivités territoriales et leurs autorités organisatrices entendent avoir un rôle-clé dans l'essor et la promotion de solutions innovantes car elles sont responsables de la gestion de la mobilité en France et à ce titre à l'origine de 80% de la commande publique dans ce secteur. Ce sont elles qui définissent les politiques et ont les moyens de réguler les modes.

Les évolutions récentes des technologies et des comportements des voyageurs les obligent à concentrer leur action sur trois types d'innovation :

1) expérimenter et promouvoir des solutions améliorant la performance économique et environnementale des systèmes existants (TER, tram, BHNS, téléphérique, TAD, etc.).

2) intégrer, sans les étouffer, les nouveaux modes (VLS, autopartage, etc.) et les initiatives privées (covoiturage, VTC, etc.) dans la panoplie des solutions à disposition et les promouvoir comme complémentaires et non concurrentes dans les systèmes d'information : pour cela, il est nécessaire de réunir toutes les données objectives de comportement de mobilité (trafic, fréquentation, réglementation, tarifs) en valorisant

les services les plus conformes aux objectifs d'intérêt commun, même s'ils sont portés par le secteur privé.

3) Susciter ou lancer les modes de transport complétant l'offre collective, là où les deux modèles économiques (DSP ou marché compétitif privé) n'ont pu apporter de solutions adaptées.

Autant d'actions qui prennent mieux en compte l'évolution des aspirations de l'usager voyageur et remettent en cause le principe acquis qu'au regard de l'intérêt collectif le transport public a toujours plus de vertus que le transport privé considéré comme anecdotique ou assimilé à la voiture individuelle plus consommatrice d'énergie et d'espace, et plus polluante.

Avec l'apparition sur les routes de la voiture électrique et du covoiturage, le véhicule individuel peut se révéler au fil du temps plus économique pour les collectivités, mieux adapté au dernier kilomètre et plébiscité par des citoyens épris de liberté et privilégiant la maitrise des coûts, le confort et les aspects pratiques.

Les collectivités territoriales doivent donc d'abord se donner les moyens de réorganiser ce qui ne l'est pas ou mal sur une partie de leur territoire, de privilégier la réduction des coûts d'exploitation et faire en sorte que les nouveaux modes d'initiative privée ne soient pas étouffés par des mesures d'empêchement pratique comme la dépose-reprise sur les pôles d'intermodalité.

Leur action d'innovation doit donc permettre d'expérimenter puis de déployer les projets suivants :

- Constitution d'observatoire de toutes les mobilités locales
Les projets impliquant les collectivités seront destinés, dans le sillage de développement comme Optimod', à mettre au point les solutions de collecte, centralisation et traitement des données permettant de fiabiliser les statistiques, de détecter les besoins mal couverts, d'informer les usagers sur les services pour en pondérer l'usage en fonction de l'heure et des variations des capacités de l'offre

- Diffusion d'information multimodale (via open data et Système d'Information Multimodale) en temps réel aux pôles d'échange, diffusion cohérente aux opérateurs privés de services mobiles respectant le cahier des charges de la stratégie locale de multimodalité

- Aménagement ou équipement des infrastructures (révision du partage du domaine public et équipement des parkings en capteurs et des pôles d'échange en services aux voyageurs)

- Tarification et billettique (TC, stationnement, titre multimodal multi-opérateur, péage) élargies à tous les opérateurs de service acceptant de transmettre leurs données utiles à l'information multimodale des voyageurs

- Contractualisation coordonnée avec opérateurs privés de nouveaux services, en complément mais distinctement des DSP TC

Ces actions doivent être coordonnées et peuvent prendre plusieurs formes :

- des programmes d'équipement d'arrêts, de pôles d'échange et de gares par commandes et financements publics,

- des projets de R&D avec un consortium privé-public et des financements partagés,

- des dispositions réglementaires et contractuelles faisant une place égale aux initiatives privées et à celles des opérateurs de TC pour les services internet et mobile d'information multimodale et l'adhésion au système billettique territoriaux,

- des recommandations voire des interventions et un suivi de la signalisation des pôles d'échange facilitant la perception complète des offres de services et diffusant l'information en temps réel sur les correspondances avec tous les modes présents privés et publics.

- des projets d'aménagement de ces pôles d'échange pour les rendre plus attractifs et plus confortables par des services adaptés aux actifs comme aux autres voyageurs (PMR, scolaires, en recherche d'emploi, etc.).

Gildas Baudez, sociologue de la communication, après plus de 25 ans passés à conduire des travaux de recherche et des missions d'étude et d'assistance à maitrise d'ouvrage, est devenu un expert ITS, plus particulièrement dans les domaines de l'information routière, du stationnement, de l'information multimodale et du télépéage. Après avoir créé et dirigé Carte Blanche Conseil, il est aujourd'hui consultant indépendant, spécialiste des données et des services de mobilité intelligente des voyageurs et des relations institutionnelles privé/public. Administrateur de l'ATEC ITS-France, il s'intéresse plus particulièrement au rôle et aux besoins des collectivités territoriales.

Email : gbaudez@wanadoo.fr