



## Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

*Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?*

### Table Ronde

Jean-Baptiste Gernet – Conseiller eurométropolitain délégué, Adjoint de la commune de Strasbourg en charge des mobilités alternatives

Christine Peyrot – Directrice Commerciale Systèmes de Transport Autonome chez Transdev

Marie Cheron – Responsable Mobilité à la Fondation pour la Nature et l'Homme

Michel Quidort – Président de la Fédération Européenne des Voyageurs

Christophe Wolf – Directeur du Pôle Mobilité et Transport à Mulhouse Alsace Agglomération

Christian Curé – Directeur du Cerema Territoires et ville

Animation : Béatrice Agamennone – Cerema Est

*Synthèse*

**Christian Curé** : Les travaux du Cerema et les échanges menés au cours de notre séminaire confirment que les nouvelles mobilités ne constituent pas une panacée. Elles n'auront d'avenir qu'à condition d'être portées par des politiques globales de transport et de mobilité, alliant notamment incitation et contrainte.

Par ailleurs, si le modèle économique de ces nouvelles mobilités se cherche encore, tout n'est pas réductible à cette question. En effet, une des clés de réussite réside également dans l'appropriation de la notion se traduisant par de nouvelles pratiques de la ville et de l'espace. Nous devons nous intéresser à ces sujets souvent méconnus.

De même, la prise en compte du véhicule autonome semble incontournable, mais toujours dans une approche globale des mobilités.

### Apport de l'Europe sur le sujet?

**Béatrice Agamennone** : Quels sujets majeurs relatifs à la mobilité sont-ils traités au niveau européen ?

**Michel Quidort** : L'Europe s'intéresse de près aux présupposés de la mobilité partagée, qui ne peut être considérée autrement qu'un maillon de la chaîne de mobilité globale. Les droits des voyageurs sont intégrés à ces réflexions. La Commission proposera d'ailleurs un règlement instituant les droits des voyageurs dans une perspective multimodale.

## Quels services de transports possibles ?

**Béatrice Agamennone** : Quelles solutions les opérateurs peuvent-ils offrir ?

**Christine Peyrot** : Transdev se trouve à la croisée des chemins entre les économies classiques et collaboratives. Nous cherchons à intégrer les différentes solutions - qu'elles soient anciennes ou innovantes – pour proposer des outils permettant de les utiliser de manière simple et conviviale, notamment autour du concept solutions de mobilité « PACE » (personnalisée, autonome, connectée, électrique ou « éco-friendly »).

**Béatrice Agamennone** : L'un de nos témoins a remis en cause l'autopartage. Qu'en pensez-vous ?

**Jean-Baptiste Gernet** : Tout dépend de la raison pour laquelle l'autopartage est créé. A Strasbourg, nous visons la démotorisation des ménages disposant de plusieurs véhicules : 1 véhicule remplace 1 à 9 voitures individuelles selon la situation. En revanche, rien ne sert de disséminer des voitures partout dans la ville sans s'assurer de leur utilité. Elles doivent être implantées là où elles pourront servir, notamment en lien avec l'offre TC avec un développement au gré des besoins utilisateurs.

## Place et implications des citoyens ?

**Béatrice Agamennone** : Quelles dispositions relatives à la gouvernance serait-il souhaitable d'inscrire dans la LOM ?

**Marie Cheron** : En tant qu'ONG environnementale, la Fondation pour la Nature et l'Homme travaille au rattrapage du retard de trente ans pris dans la transition énergétique.

La question de la gouvernance se révèle cruciale dans l'accélération du mouvement que nous recherchons et donc dans la réussite de la LOM. A cet effet, nous jugeons nécessaire l'introduction d'une part de contrainte.

La création du Conseil national d'orientation des infrastructures - ouvert aux associations d'usagers et environnementales - nous semble également capitale, dans la mesure où les infrastructures se révèlent structurantes pour les territoires.

Enfin, à l'échelon local, nous insistons sur l'importance des AOM pour rassembler les parties prenantes des projets, à savoir les usagers, les associations et les entreprises.

**Béatrice Agamennone** : Quelle est la place des citoyens dans cette architecture ?

**Marie Cheron** : Elle est centrale, les mobilités touchant aux modes de vie. La discussion de la LOM et les prochaines élections municipales devront permettre d'en débattre.

**Béatrice Agamennone** : Quelle est l'originalité du Compte mobilité mis en place par l'agglomération mulhousienne ?

**Christophe Wolf** : Ce dispositif multimodal regroupe l'ensemble des services existant à l'échelle de l'agglomération et est assorti d'un post-paiement. Les usagers ouvrent un compte utilisateur donnant accès à l'ensemble des prestations offertes sur le territoire et, en fin de mois, seules les sommes correspondant aux services effectivement utilisés sont prélevées.

Partant du constat que l'interopérabilité entre les réseaux avait du mal à émerger à l'échelle Alsacienne, nous avons décidé de co-construire avec les usagers ce compte mobilité afin d'intégrer au mieux leurs besoins : problématiques voitures à prendre en compte dans la

démarche, facilité d'acquisition des titres, droit au transport à assurer... Il a cependant fallu beaucoup travailler pour bien montrer aux élus l'intérêt de ce projet par rapport à une billettique « clé en main » dont la facilité de mise en œuvre pouvait également paraître attractive.

## Conditions de réussite de ces mobilités connectées et partagées ?

**Béatrice Agamennone** : La co-construction mise à part, quelles sont les autres conditions de réussite d'un projet de mobilité partagée ?

**Michel Quidort** : Pour parvenir à un modèle vertueux, il convient tout d'abord de prendre en compte que, si la mobilité électrique représente un bonus écologique du point de vue de l'exploitation, il n'en va pas de même de celui de la fabrication des batteries.

Cette offre doit donc venir en complément et non en remplacement des modes de transport classiques. De plus elle ne doit pas favoriser l'étalement urbain.

En outre les projets ne doivent pas consister à formater les utilisateurs en fonction des desiderata des industriels.

**Béatrice Agamennone** : La formation des utilisateurs, notamment les seniors, est-elle indispensable ?

**Michel Quidort** : N'oublions pas que 30 % de la population européenne n'est pas connectée à Internet et que 25 % des Français se trouvent en délicatesse soit avec Internet, soit avec l'outil informatique. Il convient de veiller à ne pas les exclure des mobilités.

**Béatrice Agamennone** : Comment l'agglomération mulhousienne répond-elle à cette problématique ?

**Christophe Wolf** : L'arrivée de l'application sur les smartphones n'a pas remis en cause les autres modalités d'accès au réseau. En outre, nous avons lancé un atelier projet consacré à la mobilité des aînés autour de 3 axes : communication, sécurité et confort des TCU, bénévolat.

**Béatrice Agamennone** : Quelles contraintes se révèlent-elles nécessaires pour assurer les reports modaux ?

**Jean-Baptiste Gernet** : La Ville de Strasbourg a, par exemple proscrit la circulation de transit au centre-ville dès l'arrivée du tram.

## Quelle place pour les véhicules autonomes ?

**Béatrice Agamennone** : Que pensez-vous des véhicules autonomes ?

**Jean-Baptiste Gernet** : Leur mise en place suppose de réfléchir aux besoins auxquels ils répondent ainsi qu'aux endroits où ils circuleront.

**Christine Peyrot** : Je partage cette approche en termes de service et pense que le transport public représentera le premier champ d'application du véhicule autonome. J'invite les collectivités à s'emparer du sujet, pour ne pas le laisser aux seuls constructeurs automobiles.

**Christian Curé** : Que ce soit en matière de véhicule autonome ou d'outils numériques, nous demeurons au stade des expérimentations sur de nombreux sujets. Les Assises de la Mobilité ont d'ailleurs insisté sur la nécessité de les accompagner, notamment en faisant se rencontrer les porteurs de solutions et les territoires. Une plate-forme sera lancée à cet effet.

Un second sujet porte sur l'accompagnement des territoires eux-mêmes, tout particulièrement en ce qui concerne la desserte du périurbain des métropoles. French Mobility a l'intention de déployer des actions en ce sens

Enfin, nous devons parfaire l'évaluation des tests qui ont été lancés, en améliorant les retours d'expérimentations.

**Béatrice Agamennone** : Que pensent les ONG des véhicules autonomes ?

**Marie Cheron** : De manière générale, les véhicules doivent être affectés à un intérêt collectif, afin d'en assurer une utilisation en lien avec la capacité maximale de leurs batteries et ainsi un tant soit peu compenser l'impact écologique de leur fabrication et de leur recyclage.

Nous soulignons également l'incohérence de la LOM, qui prône la décarbonation sans édicter de contraintes et en prévoyant la construction de routes supplémentaires, ce qui laisse la part belle au véhicule individuel.

En outre, nous constatons que la stratégie nationale du véhicule autonome a été construite avec les seuls constructeurs, dans une logique de l'offre. Par conséquent, si les opérateurs de transports publics arrivaient à s'en saisir, nous trouverions une opportunité de voir se développer une logique de réponse aux usages.

Enfin, la prise en compte des questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme nous semble incontournable.

### **Suggestions en matière de gestion des espaces publics:**

**Béatrice Agamennone** : Que peuvent proposer les élus pour répondre à ces problématiques d'aménagement ?

**Jean-Baptiste Gernet** : Le lien entre l'urbanisme et les transports est évident. Dès lors que nous construisons des zones d'activité à la périphérie des villes, nous créons des besoins de déplacement. Il semble, par exemple, plus opportun de créer des cœurs de vie au sein de chaque centralité. De plus, les aménagements impactent le cadre de vie et donc les comportements. Ainsi, à Strasbourg, le vélo n'est plus simplement considéré comme un moyen de transport, mais comme un mode de vie.

La gestion de l'espace public à l'intérieur de la ville doit se faire autour d'un dialogue franc avec les opérateurs, comme par exemple dans le cas des offres « free-floating ».

**Béatrice Agamennone** : Il semblerait qu'à Mulhouse, la place de la voiture doive sans cesse être renégociée pour développer les nouvelles mobilités.

**Christophe Wolf** : Ce débat n'est effectivement pas encore achevé et met souvent aux prises les tenants des mobilités alternatives et les défenseurs du commerce en centre-ville. Un moyen de trouver une porte de sortie consiste à aborder les aménagements en se basant sur les comportements effectifs des personnes sur la voie publique plutôt que sur les modes de transport à développer.

## Risques d'avoir des territoires à plusieurs vitesses ?

**Béatrice Agamennone** : Bien des sujets évoqués aujourd'hui sont inconnus des élus sur certains territoires, que ce soit par méconnaissance ou encore par frilosité vis-à-vis de solutions nouvelles de leur part et de celles de leurs services ainsi que des opérateurs peu enclins à investir ces territoires. Ne risquons-nous pas de créer une France à deux vitesses ?

**Christine Peyrot** : Nos directeurs de réseaux vont à la rencontre des élus pour promouvoir notre travail et fondent leurs propositions sur des retours d'expériences. Nous proposons également des laboratoires d'innovation permettant des approches partenariales. L'existence de territoires à deux vitesses est en particulier due de la fracture numérique (fiabilité, couverture des réseaux). Les opérateurs peuvent imaginer des solutions plus « allégées » sur ces territoires, répondant ainsi à une problématique de manque de moyens économiques souvent constatée.

**Michel Quidort** : Bien des déplacements en covoiturage sont motivés par des tarifs ferroviaires trop élevés. Les prix pratiqués conditionnent donc les usages.

Par ailleurs, il me semble que les véhicules autonomes et l'autopartage peuvent venir en complément des transports publics pour les liaisons du dernier kilomètre en milieu urbain.

Enfin, le covoiturage m'apparaît davantage adapté aux déplacements interurbains, ou pour répondre aux besoins des entreprises dans les villes, mais son modèle économique demeure instable.

**Béatrice Agamennone** : Je suppose que les ONG souhaitent une LOM ambitieuse, assortie d'obligations de résultat.

**Marie Cheron** : La LOM comporte plusieurs objectifs forts, comme une montée en compétence de l'ensemble du territoire national sur les questions de mobilité, une ingénierie structurée et un cadre législatif permettant les expérimentations devront accompagner ces changements. Certains territoires, notamment les « zones blanches numériques » devront faire l'objet d'une attention particulière de la part de l'Etat.

De manière plus générale, tous les objectifs coercitifs initialement prévus ont été retirés de la LOM, qui propose cependant une boîte à outils intéressante. Pour notre part, nous demandons l'interdiction de vente des véhicules thermiques à compter de 2030.

## Quelles solutions pour les territoires périurbains ?

**Béatrice Agamennone** : Que proposent les métropoles en termes de desserte du périurbain ?

**Christophe Wolf** : Concernant les territoires de l'agglomération les plus éloignés de Mulhouse, nous établissons un état des lieux de l'existant et envisageons les possibilités de mutualisation des moyens (utilisation du train et des cars départementaux au moyen d'un ticket de transport urbain).

**Jean-Baptiste Gernet** : Notre territoire est bien irrigué par le tram, mais la desserte de la deuxième couronne reste perfectible, ce qui nous conduit à revisiter les réseaux de bus afin d'en améliorer la performance. Nous avons également lancé un abonnement combinant l'accès au réseau de la CTS ainsi qu'aux TER au sein de l'agglomération.

Le défi que nous aurons à relever consiste à trouver le moyen de donner à chaque habitant des droits à la mobilité adaptés à sa situation.

## Quelles politiques de tarification ?

**Béatrice Agamennone** : Que pensez-vous de la gratuité des transports publics ?

**Michel Quidort** : Les fédérations de voyageurs y sont opposées, dans la mesure où elle entraîne la paupérisation des territoires ruraux. Les recettes commerciales sont indispensables à l'investissement, au même titre que les autres ressources.

Les zones peu denses se situent actuellement au cœur du problème et il est demandé aux transports de réparer les erreurs d'aménagement (ex. : habitations à l'Est de Paris et emplois à l'ouest). Le problème n'est donc pas tant le permis de conduire que le permis de construire.

**Jean-Baptiste Gernet** : A mon sens, la tarification solidaire, proportionnée à la situation de chacun, constitue le meilleur moyen de permettre à tous d'accéder aux transports publics. Cela étant, une gratuité temporaire peut permettre de tester un mode de transport avant de souscrire un abonnement.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis