



**Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

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

## **L'information multimodale et multi-opérateurs des services**

Sergio Fernández Balaguer – Chef de projet mobilité durable Empresa Municipal de Transportes de Madrid

La compagnie des transports publics madrilènes EMT est opérateur de mobilité depuis 2014.

Plus de huit millions de trajets et plus d'un million de voitures sont dénombrés quotidiennement dans l'agglomération de Madrid, alors même que les réseaux de transport en commun sont développés. Il en résulte une pollution substantielle ainsi qu'un fort engorgement.

Il convient donc d'accorder une priorité aux modes de déplacement les plus durables et de réfléchir à la place de la voiture en ville. L'autorité régionale des transports de Madrid, qui regroupe les différents gestionnaires des transports publics, été créée à cet effet en 1985. Son plus grand succès réside dans la création de stations d'interconnexion multimodales à la périphérie de la ville.

De nouveaux modes de déplacement sont cependant apparus, laissant émerger à partir de 2014 le concept de mobilité partagée, notamment l'autopartage. Ce service s'est développé au sein de la première couronne urbaine et le défi consiste à présent de le transposer dans des zones plus lointaines. Pour leur part, les motos électriques et les trottinettes partagées remportent un vif succès. En revanche, elles suscitent des conflits avec les piétons.

De même, les vélos partagés ne sont pas sans poser problème, dans la mesure où leurs utilisateurs les gèrent de façon anarchique.

Les taxis sont également confrontés aux nouveaux modes de déplacement, puisque la ville compte un VTC pour quatre taxis, la loi imposant pourtant un rapport d'un pour trente.

Par ailleurs, le plan madrilène de qualité de l'air intègre désormais le plan de mobilité urbaine. Il prévoit notamment la régulation de la circulation lors des pics de pollution, soumet à autorisation municipale le déploiement de nouveaux services de mobilité et définit une zone de circulation restreinte en centre-ville, qui suscite la controverse.

En outre, le numérique a transformé la mobilité, particulièrement dans le champ de la communication et il apparaît que l'ouverture des données s'est révélée bénéfique. EMT réfléchit donc à la conclusion de partenariats avec différents opérateurs afin d'accéder à leurs plateformes pour mieux envisager les services de demain.

Le développement du MaaS semble incontournable, mais en conservant les transports publics comme colonne vertébrale, dans la mesure où eux seuls sont capables de transporter simultanément des grands groupes de passagers. Il s'agit de rendre les offres de mobilité plus lisibles du point de vue de l'utilisateur. L'application correspondante agrège d'ores et déjà un certain

nombre d'informations relatives aux offres de mobilité partagée (taxi, vélo et autopartage) ainsi que des transports publics mais aussi concernant la qualité de l'air et les conditions de trafic par exemple. Elle redirige ensuite vers les sites des fournisseurs. L'utilisateur peut actuellement configurer ses préférences modales. Sa prochaine phase de développement permettra d'y intégrer un planificateur multimodal qui permettra de comparer les modes par certains critères (coûts, durée de déplacement, émissions polluantes, ...) ou encore un système de billetterie.

Une plate-forme a, de plus, été créée par le secteur public pour promouvoir la planification des trajets et rendre le transport public plus attrayant. Elle permet de suivre les comportements des utilisateurs volontaires. De surcroît, des réflexions sont menées quant aux besoins spécifiques de certains publics (étudiants, salariés, ...) ou quant à la coordination entre l'offre publique de mobilité et les plans de déplacement des entreprises.

Des obstacles au déploiement des projets de mobilité ont également été identifiés. Ils résident principalement dans l'absence de volonté de collaboration de la part de certains acteurs et dans le manque de modèles économiques appropriés. Il est, en effet, difficile à un acteur public ne recherchant pas le profit d'interagir avec des opérateurs privés. Par ailleurs, des difficultés sont apparues dans le cadre du programme européen dans lequel s'inscrit la démarche. Pour autant, le projet semble sur la bonne voie.

### **Echanges avec la salle**

*La salle* : Quelle sera la superficie de la zone de circulation restreinte au centre-ville de Madrid ?

*Sergio Fernandez Balaguer* : Le centre historique recouvre 472 hectares. Les restrictions d'accès seront valables jour et nuit. Une caméra relèvera les plaques d'immatriculation et identifiera les véhicules autorisés et interdits. Les exigences deviendront de plus en plus fortes avec le temps.

*La salle* : Qu'en est-il du covoiturage à Madrid ?

*Sergio Fernandez Balaguer* : Il n'est pas très utilisé, les Espagnols étant réticents à l'idée de partager la voiture avec des inconnus. Pour autant, nous comptons l'intégrer dans notre plate-forme de services.

*La salle* : Pourquoi avez-vous créé votre propre plate-forme, alors que des opérateurs privés en proposent déjà ?

*Sergio Fernandez Balaguer* : Nous voulions proposer un outil promouvant les services en fonction des priorités de la ville (ex. : déconseiller l'usage de la voiture en cas de pic de pollution) et permettant aux citoyens de se familiariser avec l'ensemble de l'offre de mobilité. Cela étant, les opérateurs privés ne se montrent pas réticents au partage d'informations. Ils savent que nous ne cherchons pas à les concurrencer.