

Les modèles économiques de la Mobilité

Impacts sur le ferroviaire
(services, investissements,
innovation...)



60ÈME
PARALLÈLE



La mobilité, « les » mobilités et les types réseaux

Plusieurs volets à la notion de mobilité:

- Passagers/marchandises
- Urbaine, péri-urbaine, rurale

Plusieurs natures de réseaux rail/train

- **Réseaux structurants** ("feeders ») – TGV et grandes lignes
- **Réseaux alternatifs** (choix existent entre rail et autres modes avec accès facile) – TER, tram-trains
- **Réseaux express** (avec options de « seamless travel » amont ou aval): tous services sur un même trajet que la route à temps de parcours moindre mais avec problématique d'accès



Exemples d'usage des types de réseaux



Réseau structurant: St Briec – Paris: j’y vais en TGV, je compte sur la Gare d’arrivée pour continuer aisément mon voyage → services « phygitaux »



Réseau alternatif: St Briec Rennes, train ou voiture? Même durée, même coût...le choix se fait sur la facilité (parking, accès facile centre ville, restrictions etc → besoin incitation



Réseau express: plus rapide que le véhicule particulier mais plus difficile d’accès depuis chez moi → des choix contraints moins « qualitatifs », mais une nécessité face à l’étalement urbain,



Place du rail dans les émissions de GES

La place du rail dans les émissions de GES en fait un mode très peu polluant, donc qui est *privilegié dans les politiques publiques – mais cher → arbitrages...*

Émissions (MtCO ₂ eq)	1990	2000	2010	2017
Route	116,3	133,8	131,6	131,2
Fer	1,1	0,8	0,6	0,4
Aérien (y compris international)	12,9	20,7	20,8	22,4
TOTAL Transports (y compris maritime et fluvial)	140,7	167,4	163,2	162,0
Part des transports dans le total tous secteurs (%)	24,9 %	29,0 %	30,5 %	33,2 %



Mais où le rail est/sera-t-il le plus performant?



Urbain, péri-urbain,
rural, grandes
distances?
Combinaison des 4?



Un survol des modèles économiques et tendances des mobilités

- Pour lancer des pistes de réflexion sur la place optimisée du rail
- Pour creuser les innovations qui seront nécessaires
- Pour entrevoir les enjeux en termes d'urbanisme et d'aménagement
- Pour alimenter des projets?



La mobilité urbaine

Un modèle économique qui s'équilibre entre public et privé

- partage de la valeur entre modes privés et publics et entre
 - Services (MAAS – privé et public)
 - valorisation des data (privé)
 - véhicules (privé)
 - Infrastructures (privé)
- mais déséquilibre de partage des investissements (publics majoritairement)

Tendances qui renforcent ces modèles:

- augmentation des modes actifs (sans infra ou à la charge de la collectivité) - privilégiés?
- Massification du transport nécessaire (covoit, TC, ferroviaire) – repenser les invests?
- ZFE et accès restreints – ressources pour le public?



La mobilité urbaine

Les évolutions « en cours/souhaitables » selon le type de réseau:

- Réseaux structurants (feeders): poser les points entrée et sortie des agglomérations comme Hubs (gares), voire comme lieu d'organisation des mobilités (Hub numérique, énergétique et physique), lien avec modes actifs
- Réseaux alternatifs: TER et développement des tramways et TC sur rail, accroître leur complémentarité (physique) avec les modes doux, incitatifs aux changements de modes
- Réseaux express: réactivation de lignes pénétrant en centre ville en relais des rocades urbaines (RER?) en complément de mesures restrictives (Bruxelles)



La mobilité péri-urbaine

Un modèle économique qui peine à trouver sa rentabilité (repose sur le public):

- Ratio coût/distance/fréquentation (habitat éparpillé)
- Qualité de service (infra vieillissantes, réel-perçu, sécurité)
- Temps de parcours à optimiser (par rapport au véhicule automobile)
- Problématique premier/dernier kilomètre
- La démographie des zones péri-urbaine (pionniers ou suiveurs?)



La mobilité péri-urbaine

L'impact/les mesures selon le type de réseau:

- Réseaux structurants (feeders): peu d'impact car peu de desserte des zones péri-urbaines
- Réseaux alternatifs: réactivation de lignes péri-urbaines, mais toujours la problématique de l'accès, du stationnement, des horaires, de la fiabilité, du maillage des gares avec services → les services d'abord?
- Réseaux express: problématique des coûts d'investissements et de la rentabilité (TGV régionaux, RER, Tram-trains...) → Couplage avec une politique d'aménagement des territoires « en étoile » pour assurer la fréquentation et les accès...



La mobilité rurale

Un modèle économique encore basé sur l'automobile « rentable » et ratio investissement/bénéfices (économiques) déséquilibré pour le rail:

- Désaffectation des petites lignes
- Fermetures de gares
- Rentabilité/entretien/rénovation des infrastructures
- Démographie déclinante (dans certaines zones), ou typologie d'usagers plus centrés sur le véhicule particulier

Mais

- le rail y reste porteur de valeur d'économie, d'écologie, d'égalité, d'emploi, d'accès à la culture et aux services de santé
- La demande est forte de la part des territoires



La mobilité rurale

MAIS un foisonnement d'idées pour innover:

- Les véhicules légers et autonomes, modulaires route-rail
- L'impact du numérique pour organiser les accès
- Le rôle des gares dans les territoires ruraux comme « hubs de vie et de services »

Un laboratoire de l'innovation avec un partage du risque entre l'Etat, les collectivités, le privé, la R&D?





Les sujets d'actualité en « background »

- L'automatisation – *Fausse bonne idée?*
- Les data – *Eldorado?*
- Les trains modulables – *Où et à quel coût?*
- La mixité des transports (passagers, marchandises) – *Pourquoi ça ne marche pas?*
- La sécurité – *Réelle-Perçue-Design des lieux*
- Les infrastructures – *Comment les moderniser? Où investir?*
- L'urbanisme – *La fin de la mobilité comme variable d'ajustement?*

Les grandes lignes pour des réflexions

Dans le dur...

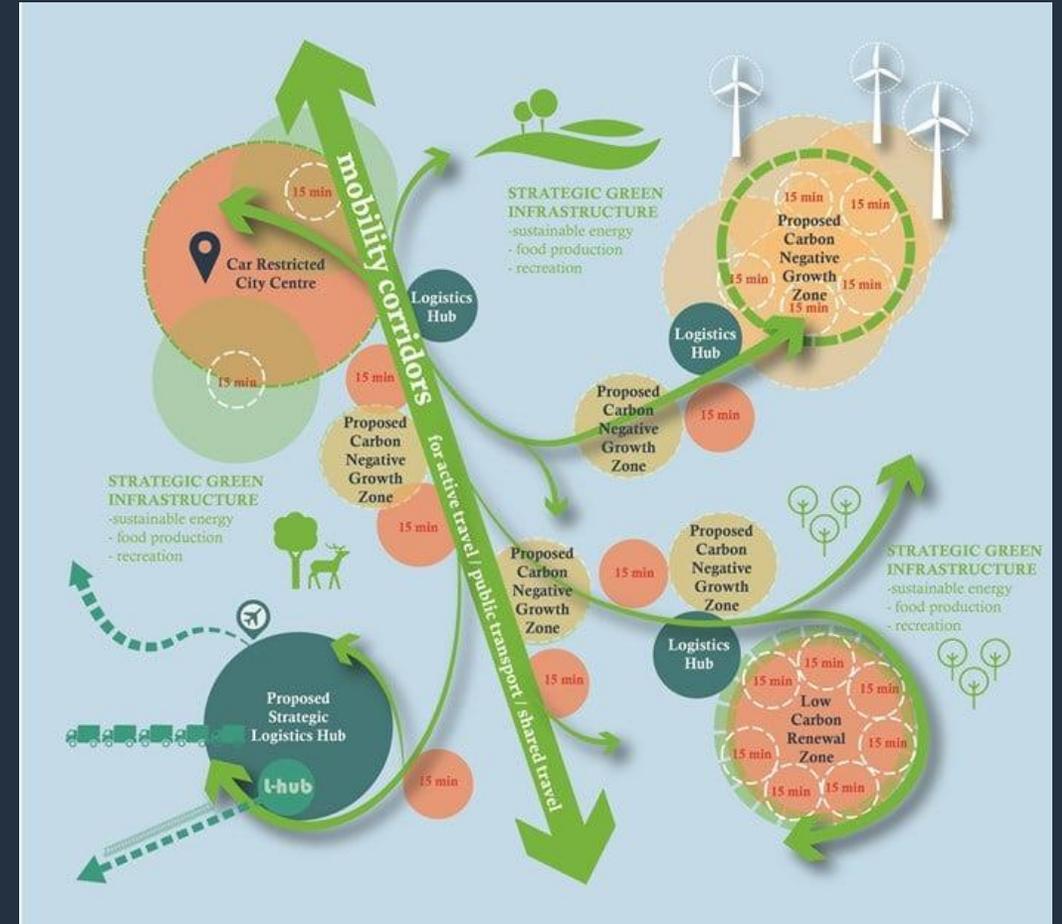
- Les infrastructures plus légères, moins coûteuses
- Les infrastructures numériques, les Hubs

Dans nos têtes:

- Les incitations
- La gestion des zones urbaines

Dans nos rêves:

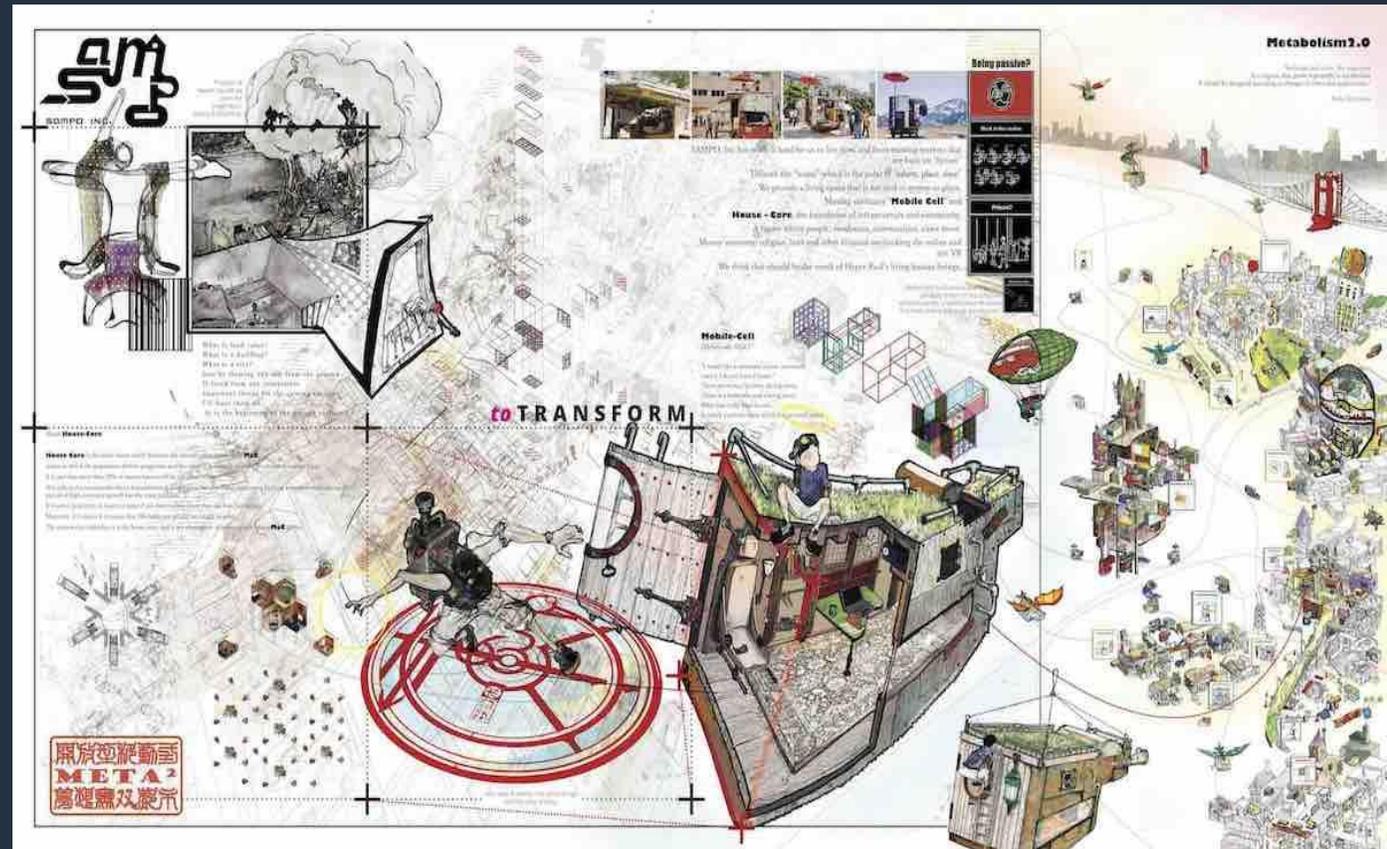
- Les véhicules, les services
- L'aménagement urbain/territorial « Mobility First »





Mais qui sera l'architecte?

- La ville et les urbanistes?
- Les usagers?
- Les designers?
- La finance?
- Les acteurs du numérique? Plateformes?
- Les opérateurs de TC (ensemble?)
- Les offreurs privés de mobilités?
- Des agrégateurs? (voir plan stratégique ARVAL)
- Personne et tout le monde?



Isabelle
Dussutour
*Expert projets
structurants*



- parallel-sixty@hotmail.com
- +33 (0) 6 29 71 10 65