

Pour une « mobilité courante »

Chacun, dans son activité quotidienne, est amené à se déplacer tout près ou plus loin de chez lui. Intéressons-nous aux déplacements domicile-travail, domicile-études ou domicile-services. Il est clair que la possibilité de limiter dans l'espace et la durée ces déplacements récurrents est un but poursuivi par les individus, les familles et les pouvoirs publics. Mais le réalisme oblige à rappeler que les contraintes de la société organisée conduisent pour longtemps encore beaucoup d'entre nous, à se déplacer au-delà de ce qui peut être fait raisonnablement à pied. A partir de là, on peut constater que les choix d'itinéraires et de moyens sont largement orientés par des contraintes semblant incontournables (et l'étant souvent...).

Mettons à part le cas de l'Île de France et de quelques grandes agglomérations (aux réseaux denses et interconnectés de transports en commun). Parlons de la **France des territoires, urbains, rurbains ou ruraux** : dans beaucoup de petites villes, on peut adopter le plus souvent la marche à pied ou le vélo. Mais c'est loin d'être le cas partout. Souvent force est de constater que les déplacements récurrents nous amènent à sortir des limites communales. De ce fait l'utilisation massive de la voiture (souvent voiture-solo) est encore jugée nécessaire (parfois plusieurs voitures par famille).

A partir du cas d'un **département mi-rural, mi-urbain** (l'Oise), **assez représentatif de la France des territoires (hors R.P. et grandes agglos)**, essayons de mettre à plat l'ensemble de la problématique de ces déplacements récurrents : il sont loin d'être majoritairement réalisés en transports en commun. Interrogeons les « migrants » sur les motivations de ce choix à contre-courant des volontés affichées d'économie de pétrole, de lutte contre les gaz à effet de serre, toutes les pollutions, ou simplement de l'intérêt du porte-monnaie ; ils répondront d'abord : la liberté. C'est incontournable. Tout moyen alternatif aura à prouver que cette liberté, malgré les contraintes, peut ne pas être complètement bafouée. La deuxième réponse est : « il n'y a pas de transports en commun pratiques pour moi ». C'est parfois vrai, mais il arrive que les AOT aient anticipé et développé quelque chose.

Dans ce cas notre « migrant » peut ne pas avoir été mis en contact avec l'information, ou représenter un cas spécial par rapport à nombre d'autres pour lequel le service nouveau a été mis en place... Il est difficile de s'adapter au cas de chacun. Notons toutefois que le développement massif du « **transport à la demande** » **un peu partout ouvre une perspective intéressante en milieu rural ou périurbain, y compris vers les zones industrielles aux horaires les plus excentrés**. D'une manière générale, les collectivités locales s'investissent progressivement dans l'amélioration des déplacements de leurs administrés, mais rechignent à en assumer le coût.

Supposons toutefois qu'une telle collectivité « volontariste » décide de mettre le paquet sur ses transports. Est-elle assurée que ses concitoyens seront plus nombreux à laisser la voiture à la maison ? Ceux dont le déplacement ne sort pas des limites de l'AOT seront les bénéficiaires de

cette action ! Mais les autres ? Autrement dit : quid des déplacements nécessitant plusieurs modes ?

Essayons sur un exemple : une **personne souhaite aller à son travail du point A au point B**. Ces deux points ne relèvent pas de la même AOT, son voyage nécessitera donc l'utilisation de deux moyens de transport (par exemple un car interurbain puis un bus urbain). Plusieurs faits peuvent l'inciter à préférer « prendre sa voiture » :

- L'un des deux trajets n'a pas fait l'objet d'une amélioration récente ou d'une tarification attractive
- La correspondance horaire laisse à désirer (ou l'information sur celle-ci)
- Il est nécessaire de se procurer deux titres de transport

En admettant que chacune des AOT ait fait le maximum pour « sa partie », dans notre cas cela n'aura servi à rien ...

Si le choix final est « ma voiture » c'est que celle-ci n'a pas de problème d'intermodalité ; cette absence de problème se paye par un coût énorme (en termes de temps perdu dans les embouteillages, d'atteintes à l'environnement local et global, et d'atteintes au portefeuille). Bien entendu, choisir le covoiturage réduira au minimum d'un facteur 2 ces nuisances !

Un service public de mobilité presque aussi facilement accessible que l'est l'eau courante

Et si on pouvait rendre possible à tout individu l'usage d'un service public de mobilité (en évitant tant que possible la voiture-solo) **presque aussi facilement accessible que l'est l'eau courante ? Vous ouvrez le robinet, l'eau coule, et si elle s'arrête de couler c'est que vous avez fermé le robinet**. Se battre pour obtenir cela en matière de mobilité, c'est cela la **recherche de la « mobilité courante »**. Les conditions pour l'atteindre sont peut être difficiles à réunir, mais c'était le cas pour « l'eau et le gaz à tous les étages » du 19^e siècle, puis plus tard l'électricité, le téléphone, l'ADSL et bientôt le très haut débit. Ce n'est pas parce qu'on n'égalera pas facilement la liberté de la voiture solo, que la bataille est perdue pour les autres modes (objectif de la « mobilité durable » défendu par le GART).

Notre expérience de l'Oise nous a incités à rechercher les conditions pour que l'alternative à la voiture-solo progresse : prendre conscience du nombre élevé de déplacements formant une chaîne à plusieurs maillons et du fait que **personne, à l'heure actuelle, ne se préoccupe de la chaîne dans sa totalité**. La conséquence est que, même si chaque AOT met un point d'honneur à fournir un maillon optimisé, le meilleur possible, cela peut, pour certains voyageurs (réels ou potentiels) être parfaitement inopérant dès qu'il y a un deuxième maillon (et s'il y en a un troisième, alors là...). Puis décider, ensemble (entre les AOT responsables des maillons), de la manière d'articuler de manière continuellement lubrifiée les maillons entre eux.

La **structure de coopération nécessaire entre AOT peut être « associative », conventionnelle ou structurelle (Syndicat mixte SRU)**.

[Même si les deux premières formules ont pu mener à des opérations à succès sur l'un des aspects de l'intermodalité, il faut bien reconnaître que la troisième a fait preuve d'une efficacité et

d'une réactivité étonnante dans le cas des syndicats SRU et particulièrement avec l'exemple souvent cité du *Syndicat Mixte des transports collectifs de l'Oise* (« Oise-Mobilité »), et de son produit phare : *le Système Intégré des services à la Mobilité de l'Oise* (S.I.S.M.O.)]

Constater ensemble c'est bien, tenter de remédier aux grippages en créant de nouvelles offres souvent locales c'est mieux pour que l'eau veuille bien couler du robinet... C'est tout l'intérêt d'un système d'informations à double flux. Un système intégré (avec notamment information multimodale garantie en temps réel, mais aussi billettique harmonisée) permet à la fois à **l'utilisateur d'optimiser son déplacement** (y compris en cas de perturbations) **et au décideur de... décider** s'il y a lieu de mobiliser des moyens nouveaux afin de **garantir au plus grand nombre « la mobilité courante »**.

Bien entendu, plus le nombre d'utilisateurs potentiels est important, plus l'on sera incité à agir... Le rôle des calculateurs d'itinéraire en transports en commun est capital s'il permet une étude statistique des chaînes demandées et du degré de satisfaction du demandeur. Par ailleurs, le choix que feront après l'Oise d'autres départements ou régions de **fusionner les données du covoiturage et des calculs d'itinéraires classiques fera avancer la « mobilité courante » et « boostera » d'ailleurs le covoiturage classique** souvent confiné à certaines clientèles (jeunes, branchés ou salariés ayant une longue pratique de covoiturage d'atelier). Même des mamies commencent à s'intéresser au covoiturage depuis qu'en réponse à une demande d'itinéraire classique car/train/bus on leur a suggéré un covoitreur.

Pour conclure : quelle nuance entre mobilité courante et mobilité durable ?

Les deux supposent le choix d'une alternative à la voiture solo. Mais la « mobilité courante » se veut être un droit nouveau qui parfois, pour être rempli, nécessite des moyens politiquement moins corrects (T.A.D., prêt de scooters, etc...) ou nécessite de garder un chaînon « voiture solo »... On cherchera bien sûr à en minimiser l'importance... mais ce sera quand même une **meilleure solution que la voiture-solo sur toute la chaîne** (très largement répandue en milieu rural et même périurbain !). On pourra bien sûr covoiturer sur tout ou partie de la chaîne de A à B.

Le but du concept de « mobilité courante » (repris par le sénateur KRATTINGER dans son rapport sénatorial sur « les collectivités locales et les transports ») est **une prise de responsabilité collective par les AOT de la fluidité de l'ensemble des chaînes, ce qui les oblige à coopérer.**

François FERRIEUX
Président du Syndicat mixte
des transports collectifs de l'Oise



NB : ce concept de « mobilité courante » a été présenté par l'auteur dans de nombreux colloques nationaux depuis 2010. Ce dernier invite tous ceux qui sont sensibles à cette quête (institutions, associations) à développer ce concept à travers une réseau national d'échanges afin de partager le même objectif et mettre en commun leurs expériences en ce domaine. Un colloque national est organisé le 16 octobre 2014 sur le thème de la « mobilité courante ».

Contact : francois.ferrieux@gmail.com (06 87 38 82 13) ou contact.SMTCO@cg60.fr

Pour en savoir plus : site internet du SMTCO - <http://syndicat-mixte-transports-oise.fr/>