



# ACTES DU COLLOQUE

**POUR LA "MOBILITÉ COURANTE" :**

**QUELLE POLITIQUE DE MOBILITÉ, D'INTERMODALITÉ ET DE MULTIMODALITÉ  
METTRE EN ŒUVRE SUR LES TERRITOIRES?**

UNIVERSITÉ DE TECHNOLOGIE DE COMPIÈGNE  
16 OCTOBRE 2014

[www.syndicat-mixte-transports-oise.fr](http://www.syndicat-mixte-transports-oise.fr)

**EN PARTENARIAT AVEC :**



## **LA « MOBILITÉ COURANTE » AU CŒUR DES DÉBATS**

*Le 16 octobre 2014, s'est tenu à l'Université de Technologie de Compiègne, le premier colloque national pour la « mobilité courante ». Plus de 200 participants, élus, experts, opérateurs, usagers, acteurs divers de la mobilité se sont retrouvés au cours de cette journée pour échanger sur ce concept, développer et approfondir ses modalités d'application. François Ferrieux, président du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise et père du concept, a lancé à cette occasion le Club national pour la « mobilité courante ».*



# SOMMAIRE

- 04** **FRANÇOIS FERRIEUX,**  
PRÉSIDENT SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OISE  
« ENGAGEONS-NOUS DANS LA BATAILLE POUR LA "MOBILITÉ COURANTE" »
- 06** **DES PARTENAIRES DÉTERMINÉS**  
SUR UN TERRITOIRE PROPICE À L'INNOVATION
- 08** **SOUTIEN UNANIME**  
DANS LE MONDE DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITÉ
- 11** **LA « MOBILITÉ COURANTE »**  
EST UN CONCEPT POUR L'ACTION
- 13** **TABLE-RONDE 1 :**  
OFFRIR UN SERVICE DE QUALITÉ
- 16** **TABLE-RONDE 2 :**  
INFORMER L'USAGER, SIMPLIFIER L'USAGE ET LE PAIEMENT
- 18** **TABLE-RONDE 3 :**  
GOMMER LA COMPLEXITÉ DE LA GOUVERNANCE  
IMPACT DE LA RÉFORME TERRITORIALE

*Et si on pouvait  
rendre possible à tout  
individu l'usage  
d'un service public de  
mobilité presque  
aussi facilement  
accessible que l'est  
l'eau courante ?*

# « ENGAGEONS-NOUS DANS LA BATAILLE POUR LA "MOBILITÉ COURANTE" »

*Extrait du discours prononcé par François Ferrieux, président du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise.*

« *Il faut agir en homme de pensée et penser en homme d'action!* » Cette devise de Bergson que je fais mienne m'a conduit à réfléchir (tout en agissant) aux réponses possibles à une question très simple : pourquoi une emprise si forte de l'usage de la voiture-solo pour les déplacements récurrents (domicile-travail, ou domicile-études ou domicile-services) et est-ce vraiment irréversible ?

Parlons de la France des territoires, urbains, rurbains ou ruraux : 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).

Face à cela, il faut déjà se mettre d'accord sur un diagnostic précis quant aux causes de la lenteur du report modal. De nombreuses études et expériences permettent de faire déjà un premier diagnostic partagé. Maintenant le temps est venu des

« fiches actions » et de politiques continues des AOT (ce qu'elles font très bien) mais en coopération étroite et constante (ce qui n'est pas actuellement obtenu partout...).

Et si on pouvait rendre possible à tout individu l'usage d'un service public de mobilité presque aussi facilement accessible que l'est l'eau courante ? Vous ouvrez le robinet, l'eau coule, et si elle arrête de couler, c'est que vous avez fermé le robinet. Se battre pour obtenir cela en matière de mobilité, c'est cela la bataille pour la « mobilité courante ».

Notre expérience de l'Oise nous a incités à rechercher les conditions pour que l'alternative à la voiture-solo progresse :

1. 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...).

2. 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 peut être « associative », conventionnelle ou structurelle (Syndicat mixte SRU).

3. Disposer d'un véritable observatoire de la mobilité : Constater ensemble c'est bien, tenter de remédier aux grip-pages 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



François FERRIEUX, président du SMTCO

*Le concept de « mobilité courante » implique une prise de responsabilité collective par les AOT de la fluidité de l'ensemble des chaînes*

multimodale garantie en temps réel, mais aussi billettique harmonisée) permet déjà à l'utilisateur d'optimiser son déplacement (y compris en cas de perturbations).

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 (TAD, prêt de scooters, etc...) ou conduit à 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!). La recherche d'une combinaison intelligente des divers modes de mobilité commence à émerger ici ou là...

Le concept de « mobilité courante » implique une prise de responsabilité collective par les AOT de la fluidité de l'ensemble des chaînes, ce qui les oblige à coopérer.

Le but de ce colloque est de commencer à donner de la consistance à ce concept nouveau. Les exemples qui seront traités, sont loin d'être exhaustifs. Par contre, il est tout à fait souhaitable que le travail amorcé aujourd'hui se poursuive rapidement, en s'appuyant sur d'autres exemples, d'autres idées mais avec une volonté consensuelle unique: tendre, ensemble, vers cette utopie concrète. Ce sera le travail du Club national pour la « mobilité courante » dont je parlerai en conclusion du colloque.



# DES PARTENAIRES DÉTERMINÉS SUR UN TERRITOIRE PROPICE À L'INNOVATION

**Innovation technologique, intelligence collective et efficacité territoriale... Ces notions caractérisent l'état d'esprit des pionniers de la « mobilité courante ».**

Le choix de l'Université de Technologie de Compiègne (UTC) pour accueillir ce colloque n'a rien d'un hasard. L'institution, qui a fêté ses 40 ans en 2014, porte une dynamique de « création d'un écosystème local d'innovation dans une logique partenariale Université-entreprises-territoire », selon son président, Alain Storck. Pour la petite histoire, l'UTC a également été le lieu d'exercice professionnel de François Ferrieux pendant plus de 30 ans, durant lesquels il y a enseigné le génie mécanique. La recherche-développement en transports et la mobilité figure parmi les thématiques majeures de l'UTC. « *Aujourd'hui, 65% des diplômés en génie des systèmes urbains vont d'ailleurs trouver leur premier emploi dans le secteur des transports, précise Alain Storck. Partenaire des pôles de compétitivité I-Trans et Moveo, l'UTC est également engagée dans le programme des Investissements d'avenir, à travers l'institut de Recherche technologique Railenium.* » L'établissement ayant tout récemment participé au printemps du numérique organisé par le

Conseil Général de l'Oise, son président a émis le souhait de rejoindre très bientôt « l'été de la mobilité ».

Cet esprit d'innovation souffle sur l'ensemble du territoire, comme le font remarquer l'ensemble des élus présents ce 16 octobre. Vice-président de l'agglomération de la région de Compiègne, Nicolas Leday salue la décision de François Ferrieux d'organiser ce colloque dans un bastion de la gratuité des transports urbains. Il évoque avec humour sa première réaction lors de la fondation du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise, en 2006: « *Contrairement à ce que je pensais au départ, le SMTCO n'est pas du tout une usine à gaz. Sa création nous a poussés à travailler de concert, toutes tendances politiques confondues, autour du transport de A à Z. Non seulement le SMTCO s'est imposé comme un laboratoire d'idées, mais il a permis à certaines agglomérations, petites ou grandes, de réaliser de très belles choses.* » Convaincu de l'utilité du SMTCO, Nicolas Leday en est d'ailleurs devenu vice-président.



**Daniel BEURDELEY, vice-président du Conseil régional de Picardie**

Vice-président du conseil régional de Picardie, Daniel Beurdeley salue l'initiative de François Ferrieux, qui permet de « *discuter collectivement de sujets complexes* ». Il rappelle « *le pas décisif franchi grâce à la création du SMTCO: la mise en place du SISMO, utilisé également sur les lignes routières régionales* ». Un effort qui doit être poursuivi, soutenu et approfondi. Se plaçant dans la perspective



Nicolas LEDAY,  
vice-président de l'ARC



Alain STORCK,  
président de l'UTC



Yves ROME, sénateur,  
président du Conseil général de l'Oise

de la réforme des collectivités locales, il souligne que l'extension à l'échelle régionale des syndicats mixtes existants est une possibilité pour permettre à la région d'assumer son rôle de coordination de l'intermodalité. « Sur près de 110 000 voyageurs empruntant les TER Picardie, on estime qu'un sur cinq environ rejoint sa gare en transports collectifs. Plus d'un sur trois emprunte ensuite un car ou un bus pour se rendre à son travail », précise Daniel Beurdeley. Les résultats définitifs de l'enquête ménages déplacements menée en 2014 sur la Picardie permettront sans doute de mieux connaître les besoins et les manques du réseau de transports publics. Près de 10 000 personnes ont été interrogées, en particulier sur des déplacements de plus de 10 km hors PTU.

Après avoir salué l'esprit pionnier de l'UTC, le président du département de l'Oise, Yves Rome, se fait un plaisir de démontrer que l'échelon départemental peut être à la fois moteur et innovant en matière de transports. Sur un territoire semi-urbain, mais aussi fortement rural, marqué par

d'importants déplacements pendulaires vers les pôles d'emploi franciliens comme Paris et Roissy, la mobilité est une question de premier plan. « Les habitants de l'Oise parcourent en moyenne 28 km pour leurs trajets domicile-travail, soit le double de la moyenne nationale », souligne-t-il. « Les acteurs du transport doivent concilier le besoin croissant de mobilité de nos concitoyens avec le souci de préservation de notre environnement. Une politique de mobilité doit favoriser les conditions du développement économique local. Or, les embouteillages coûtent 46 millions d'euros par jour à l'économie française, il est urgent de trouver d'autres solutions », poursuit-il. Yves Rome rappelle « qu'une politique efficace de mobilité suppose une gouvernance simplifiée, de façon à permettre au voyageur de se rendre de A à B sans se rendre compte de ce que cela implique en termes d'organisation, grâce à une bonne articulation entre les différents modes, rendue possible par la coopération entre AOT. C'est dans cette optique qu'a été créé le SMTCO, qui fédère l'intégralité des 14 AOT de l'Oise. »

Le président du conseil général liste également le soutien au covoiturage, avec l'aménagement de points de rencontres dédiés: l'objectif est d'en totaliser une trentaine à la fin 2015, contre neuf à ce jour. Au chapitre des modes doux, l'Oise vient de franchir la barre des 100 km d'itinéraire(s) cyclable(s), dont le parcours transOise, qui traverse le département du Nord au Sud. Enfin, le service Tiva s'adresse aux personnes à mobilité réduite. L'utilisation des technologies numériques est aussi un marqueur fort de la politique des transports isarienne, avec le succès du SISMO. L'harmonisation des prix et la simplification de la gamme tarifaire ont également contribué à l'attractivité des services de mobilité. Et de conclure: « Dans l'Oise, on n'a pas eu besoin de réforme des collectivités locales pour que des élus intelligents agissent ensemble. »

# SOUTIEN UNANIME DANS LE MONDE DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITÉ

**Les principaux acteurs du transport et de la mobilité saluent l'initiative de François Ferrieux et les réalisations mises en œuvre dans l'Oise. Ils soutiennent l'importance déterminante d'une démarche de ce type dans l'amélioration des services apportés à l'utilisateur.**

Pour commencer, la « mobilité courante » apporte un plus à la mise en œuvre de l'intermodalité. Jean-Marc Janailiac, président de l'Union des transports publics, a rappelé une initiative qui remonte à 20 ans déjà : « *l'UTP, la SNCF et la FNTV et le Syndicat des transports parisiens (STP, ancêtre du Stif), ont signé la première charte de l'Intermodalité en 1994. Elle comportait 14 points pour améliorer la coopération* ». Pour Louis Nègre, président du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer, « *Intermodalité et multimodalité sont des termes de jargon technique. En parlant de "mobilité courante", François Ferrieux fait preuve de pédagogie, et met en évidence la visibilité d'une chaîne.* »

La nécessité d'une amélioration constante de la chaîne de déplacements

ne fait aucun doute. Selon Louis Nègre, « *la qualité de la chaîne de déplacements est fonction de son maillon le plus faible. Le Gart n'est pas l'ennemi d'un système qui combine tous les moyens dans la chaîne de déplacements, y compris l'automobile. Chaque mode a sa pertinence.* » Mais les efforts sont longs à porter leurs fruits, comme en témoigne Jean-Marc Janailiac : « *L'intermodalité n'est pas un long fleuve tranquille, elle ne se décrète pas. Cela nécessite des étapes de maturation de partage et de travail en commun, qui implique de nombreux acteurs tant du côté des autorités organisatrices que des exploitants. Il existe aujourd'hui plus de 400 autorités organisatrices de transports en France, soit plus de 400 organes de décision indépendants et autonomes, soit autant de systèmes de transports différents possibles. Tout l'enjeu de la "mobilité courante" consiste à jouer la*



Jean-Marc JANAILLAC,  
président de l'UTP

*complémentarité de ces modes sans les opposer. Aujourd'hui, 22% des Français combinent l'usage de la voiture et des transports publics. Les titres intermodaux représentent moins de 1% de l'ensemble des voyages pour 0,8% des*





Louis NÈGRE,  
président du Gart

## Le Gart n'est pas l'ennemi d'un système qui combine tous les moyens dans la chaîne de déplacements, y compris l'automobile. Chaque mode a sa pertinence

recettes. 30% des voyageurs TER utilisent un réseau urbain, et les titres combinés TER-transport urbains sont proposés dans 38% des réseaux seulement. »

### Refus de restreindre la mobilité

Yves Krattinger<sup>1</sup>, président du conseil général de la Haute-Saône, président de la Commission aménagement du territoire de l'ADF, attire l'attention sur la dimension sociétale: « Le concept de "mobilité courante" implique le refus de restreindre la mobilité, qui doit rester un droit social. Il intègre également la complexité du secteur du transport. Certains pensent que tout doit être simple, c'est faux. Le monde qui nous entoure est complexe, et le sera encore davantage dans l'avenir. Cette complexité améliore fortement le service rendu, mais nécessite une approche différente. Auparavant, j'étais capable

de réparer et d'entretenir tout seul ma voiture. Aujourd'hui, c'est l'ordinateur du garagiste qui identifie les dysfonctionnements. Ma voiture est devenue à la fois plus confortable, plus économe, plus sûre... bientôt, elle sera plus intelligente, connectée avec son environnement. » Une analyse partagée et complétée par Eric Ritter<sup>2</sup>, secrétaire général de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), « la "mobilité courante", c'est aussi l'intermodalité pratique. C'est à la fois la mobilité quotidienne et la mobilité abordable. L'autocar, c'est bien plus que les transports ruraux. Nos concitoyens s'affranchissent des frontières administratives et institutionnelles dans leurs déplacements. Les autocars sont prêts à offrir une alternative à la voiture solo. Il y a une urgence sociale et une urgence économique. »

Les solutions passent donc par une augmentation de la qualité de service. « L'information est bien évidemment la porte d'entrée du système, détaille Jean-Marc Janaillac. L'UTP a publié en 2012, avec l'IECF, un document qui recense dix pistes d'amélioration de la mobilité quotidienne en s'appuyant sur des

systemes d'information multiréseaux, dynamiques, plus simples et plus accessibles et plus homogènes. Les exploitants sont en première ligne, ils doivent proposer les modalités d'échange et de traitement des données. Les autorités organisatrices ont un rôle déterminant, elles donnent l'impulsion, comme cela a été fait par le SMTCO. » Le président de l'UTP insiste également sur l'aspect tarifaire: « Le développement de l'intermodalité suppose un réel effort sur la billettique, avec de l'innovation sur les prix proposés à l'utilisateur. »

### Développement des dessertes par autocars

L'innovation aussi doit être soutenue, à commencer par les immenses possibilités offertes par le numérique et l'internet mobile. Jean-Marc Janaillac salue également l'annonce toute récente d'un assouplissement de la réglementation sur les liaisons intercités par l'autocar: « Si l'on veut favoriser le report modal, il faut proposer des dispositifs qui permettent de se déplacer de bout en bout. L'enjeu qualitatif et économique pour l'utilisateur est de rendre les transports publics aussi attractifs que la voiture individuelle. L'arbitre, c'est le voyageur. » Le

*Les autocars sont prêts à offrir  
une alternative à la voiture solo.  
Il y a une urgence sociale  
et une urgence économique*

développement envisagé des dessertes par autocars pose toutefois avec force la question de la qualité et de la situation des gares routières, qui devront être intégrées dans la fameuse chaîne de déplacements. Eric Ritter rappelle les résultats d'une étude menée sur le sujet il y a deux ans par la FNTV. « 20% seulement des préfectures en France sont dotées d'une véritable gare routière, si je retiens cinq critères de base, dont l'information voyageur. On ne s'interroge pas sur les raisons du retard que nous avons acquis en matière de gares routières. Je m'adresse au législateur: il faudra passer dans les prochaines années à un mode coopératif ou désigner un chef de file. La question



Yves KRATTINGER, président du Conseil général de la Haute-Saône

des gares routières s'inscrit elle aussi dans la complexité, avec des problématiques liées au foncier, à l'investissement, et au processus de décision publique.

La gouvernance n'est bien entendu pas en reste, dans la perspective de la réforme territoriale. « *La complexité est aussi présente au cœur des organisations. Auparavant, les entreprises étaient verticales, elles sont devenues horizontales, et travaillent continuellement en coopération. Ce que propose François Ferrieux avec la "mobilité courante" suit le même schéma* », souligne Yves Krattinger, qui s'est longtemps battu pour améliorer les choses au niveau national. « *Le SMTCO est une génération avancée du syndicat mixte SRU. Au Sénat, avec un certain nombre d'autres élus impliqués dans le transport, nous avons essayé à plusieurs reprises de faire voter des dispositions visant à généraliser les syndicats mixtes SRU, se souvient-il. On avait même trouvé une porte d'entrée, avec l'information voyageur. Mais le texte n'a jamais été voté... Les gens préféreraient attendre le grand soir!* »

Louis Nègre, qui a soutenu au Sénat les mêmes dispositions qu'Yves Krattinger, salue la transformation des AOTU en AOM: « *Les futures autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ne seront*



Eric RITTER, délégué général de la FNTV

*plus limitées au seul transport urbain (AOTU), ce qui implique et autorise une couverture de l'ensemble des modes de déplacements. C'est une avancée considérable. La mise en œuvre des Schémas régionaux d'intermodalité rend nécessaire la coopération entre toutes les autorités organisatrices d'un territoire. Sans quoi, elle s'opposerait au principe constitutionnel de libre administration des territoires. Cela permettra de mettre en place une intermodalité efficace, au service de l'utilisateur. »*

<sup>1</sup> Sénateur jusqu'en octobre 2014, Yves Krattinger est notamment l'auteur du rapport d'information fait au nom de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation du Sénat sur « Les collectivités territoriales et les transports », dans lequel il cite la « mobilité courante » comme un objectif. Il a également dirigé une publication du Gart intitulée « La coopération en matière de mobilité ».

<sup>2</sup> Eric Ritter est à présent délégué général de Réunir, en remplacement de Stéphane Duprey, parti à la retraite.

# LA « MOBILITÉ COURANTE » EST UN CONCEPT POUR L'ACTION

Georges Amar, chercheur et prospectiviste, est l'auteur de « Homo Mobilis – Le nouvel âge de la mobilité »<sup>3</sup>. Il analyse le concept de « mobilité courante » inscrit dans la période transformation profonde que nous vivons, et qui se traduit notamment par le passage du transport à la mobilité.

La « mobilité courante » est un concept d'action, et nous avons besoin d'une vision nouvelle articulée avec l'action.

L'objet le plus intéressant de la prospective, c'est d'identifier les ruptures. On sait qu'il y en aura, des bonnes et des mauvaises. Comment repérer les bouleversements paradigmatiques ? Si l'on veut bien se donner la peine de lire les indices, on peut en repérer les signes avant-coureurs.

Nous sommes dans une période de transformations profondes. Le numérique et l'écologique sont en train de tout bouleverser autour de nous. Il faut en prendre conscience ; et l'on ne pourra pas résoudre les problèmes du futur avec la boîte à outils du passé. Ce qui signifie que les transports publics tels que nous les

connaissions ne constituent pas la bonne réponse aux besoins de mobilité.

Nous passons du transport à la mobilité, la création des AOM en est un signe. Aujourd'hui, les transporteurs sont à la remorque, et c'est le numérique et Google qui mènent la danse. Il s'agit d'une révolution spatio-temporelle. Le transport était une parenthèse, alors que la mobilité est un mode de vie. Nous passons de la vie postée (par analogie avec le travail posté) à la vie en mouvement. Le transport était du temps perdu pour passer d'un lieu à un autre. A présent, les choses se font en mode mobile, le lieu devient une intersection de trajectoires. Dans la vie en mobilité, tout peut se faire en mobilité ; nous entrons dans l'ère du travail mobile, de l'éducation mobile, de l'e-commerce. En corollaire, la vitesse n'est plus le premier critère de valeur



Georges AMAR,  
chercheur et prospectiviste

d'un mode de transport, mais un critère parmi d'autres. Le rapport au temps et le rapport au lieu sont en train de se bouleverser.

**Le nouveau paradigme,  
c'est la personne mobile**

Le service de transport était défini par le hardware : des trains, des bus, des métros rapides, qui arrivent et partent à l'heure.

C'est déjà difficile, mais c'est l'ancien paradigme, centré sur les flux et les véhicules. Le centre du nouveau paradigme, c'est la personne mobile. L'objectif des nouveaux services de mobilité est de donner à chaque individu les moyens de sa propre mobilité. C'est de l'empowerment, et ça n'a plus rien à voir avec un raisonnement basé sur les chaînons qui restent très importants.

Un écosystème urbain a besoin de diversité modale, terme que je préfère à celui de multimodalité. Nous assistons depuis quelques années à la multiplication des modes, avec la naissance d'hybrides modaux. Le Bus Rapid Transit (BRT), qui n'est ni un bus ni un métro, mis en service à Curitiba en est un excellent exemple. Plus proche de nous, Vélib est une forme de TPI, pour transport public

*Le centre du nouveau paradigme, c'est la personne mobile. L'objectif des nouveaux services de mobilité est de donner à chaque individu les moyens de sa propre mobilité*

individuel. Pour mettre en place une politique de mobilité intelligente et adaptée au besoin, il faut donner la priorité au TPI. Les nouveaux usages de l'automobile, comme l'autopartage et le covoiturage, sont du TPI.

L'étape suivante est le métissage entre numérique et physique, pour donner naissance à la mobilité augmentée, une mobilité apaisée qui permet davantage de mobilité avec moins de kilomètres

parcourus, et apporte une rentabilité accrue en termes d'utilité sociale, d'avantage de sérendipité.

Dans le monde qui vient, nous verrons davantage de mobilité et moins d'agitation.

<sup>3</sup> FYP Editions, 2010

## LANCEMENT DU CLUB NATIONAL POUR LA « MOBILITÉ COURANTE »

**François Ferrieux a clôturé les travaux du 16 octobre en annonçant le lancement du Club national pour la « mobilité courante ».**

*« À partir de la matière première constituée par les échanges de cette journée de colloque, nous souhaitons aller plus loin. Le Club national pour la "mobilité courante" a vocation à rassembler l'ensemble des acteurs de la mobilité, institutionnels, transporteurs, usagers, experts, chercheurs, amoureux de la mobilité, qui acceptent de réfléchir en agissant aux conditions nécessaires à la "mobilité courante", pour certaines esquissées, ou déjà amorcées comme dans l'Oise et ailleurs, et qui nécessitent encore un immense travail.*

*Le Club national de la "mobilité courante" doit devenir le lieu de confrontation des bonnes pratiques et des mauvaises. Il faut avoir le courage de montrer ce qui n'a*

*pas marché et pourquoi. Une analyse critique devra être faite.*

*Le Club national de la "mobilité courante" sera une structure souple, dont l'essentiel des travaux sera réalisé par internet. Ce club ne sera pas un think tank de plus, mais ils y seront les bienvenus s'ils souhaitent adhérer. Son objet sera de faire avancer le concept de "mobilité courante". »*

**Blog de la « mobilité courante » :**

<http://mobilitecourante.fr>

**Site internet du SMTCO :**

<http://syndicat-mixte-transports-oise.fr>





## TABLE-RONDE 1 : OFFRIR UN SERVICE DE QUALITÉ

**L'offre figure au premier rang des fondamentaux d'une politique de déplacements. Comment articuler au mieux les différents modes, améliorer la fréquence, l'amplitude, et la fiabilité des services dans la perspective de la « mobilité courante » ?**

L'élaboration et la conduite des politiques de mobilité constituent l'un des lieux d'expression de la démocratie locale. « Nous nous sommes inspirés de l'expérience de la Meurthe-et-Moselle pour élaborer nos politiques publiques à travers des ateliers citoyens », rapporte Didier Manier, président du Conseil général du Nord, vice-président du Syndicat mixte régional des transports du Nord Pas-de-Calais. « En 2013, le choix portait sur la mobilité, ce qui a abouti à l'élaboration d'un schéma baptisé "Liberté-Mobilité 2030". Ce schéma se décline en 50 fiches-actions, avec trois objectifs majeurs : la

*mobilité assurant une liberté de déplacements, un droit à la mobilité pour tous, une mobilité socialement responsable. »*

Un dialogue avec les usagers que pratiquent également les transporteurs, en accord avec les autorités organisatrices. « L'exemple du pôle mobilité d'Echirolles, dans la banlieue de Grenoble, illustre cette démarche », détaille Laurence Broseta, directrice générale France de Transdev. « Nous avons travaillé à l'échelle du territoire, en amont avec les usagers, de façon itérative et expérimentale, afin d'améliorer l'intermodalité. Nous avons mis en place des



Didier MANIER, président du Conseil général du Nord



Laurence BROSETA, directrice générale France de Transdev

tests à la fois rapides et frugaux développés avec des entreprises locales et des matériaux simples. »

### Des besoins croissants et diversifiés

Cette connaissance approfondie des besoins peut toutefois rendre la décision encore plus complexe. En Île-de-France, par exemple, « nous transportons 10 millions de voyageurs par jour, du métro parisien au transport scolaire des territoires ruraux avec quelques passagers, développe Pierre Serne, vice-président du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Chacun a sa mobilité à lui, son intermodalité à lui. » A cette segmentation s'ajoute une évolution des comportements : « Une grande partie des utilisateurs des transports publics ne se déplacent pas sur des trajets domicile-travail, poursuit Pierre Serne. Nous avons l'ambition d'adapter les amplitudes et les fréquences de l'ensemble des lignes franciliennes de façon à couvrir la totalité des besoins, en journée comme en soirée, en semaine ou le week-end. »

Répondre aux besoins « nécessite de partir de l'individu, qui sera d'un

jour à l'autre au volant de sa voiture, utilisateur des transports publics, ou d'une voiture partagée, déclare Frédéric Baverez, directeur exécutif France du Groupe Keolis. Il faut sortir du raisonnement cloisonné selon un schéma administratif et/ou modal, et réaliser le maillage pour tous ! »

### Optimiser l'existant à coût constant

Améliorer la mobilité peut aussi passer par un travail sur l'existant. « L'optimisation des réseaux de transport ne passe pas forcément par la production de kilomètres supplémentaires, souligne Laurence Broseta. Un réseau hiérarchisé et cadencé implique dans certains cas de réduire le nombre de points d'arrêt pour accroître la vitesse commerciale, et donc de favoriser tous les modes de rabattement, y compris la marche à pied. »

Tous s'accordent sur la nécessité de proposer un déplacement sans couture et multimodal. « Pour la SNCF, l'avenir, c'est le porte à porte, donc la «mobilité courante», enchaîne Jesus Sanchez, directeur régional SNCF Picardie. Il faut agir sur les grains de sable qui sont facteurs de stress pour l'usager. Nous

avons travaillé sur la correspondance garantie, notamment avec le SMTCO : le dernier car attend le dernier train, et si ce n'est pas possible, une solution alternative est proposée au voyageur grâce à la centrale Oise Mobilité. »

### Faire toute sa place à l'autocar

Cette intermodalité toujours en construction doit prendre en compte les modes nouveaux, tels que la voiture partagée, et les modes en renouveau, dont l'autocar. Pour Stéphane Duprey, délégué général de Réunir, qui regroupe 200 PME du transport routier de voyageurs, « il reste aussi beaucoup à faire, quand on sait que certains exploitants de lignes interurbaines ne peuvent toujours pas prendre de voyageurs quand leurs lignes pénètrent sur un réseau urbain. » Cependant, les choses évoluent, et les autocaristes font de belles



Frédéric BAVEREZ, directeur exécutif France du groupe Keolis

percées dans l'urbain : « *la Traverse du 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris est exploitée avec des véhicules électriques par B-Green, filiale des cars Dominique* », reprend-il. « *L'autocar pollue 50 fois moins qu'il y a 20 ans. Sur les lignes internationales exploitées sous la marque Starshipper, il y a le wi-fi à bord et des prises électriques* », remarque-t-il enfin.

Sur le développement des services numériques, la SNCF n'est pourtant pas en reste : « *Avec la révolution digitale, la personnalisation du voyage est un axe de travail important. Après voyages-sncf.com ou mytripset, la SNCF lance des services nouveaux, comme une bibliothèque digitale, une application "vu du TER" qui va être testée sur Lille-Lens* », détaille Jesus Sanchez. « *Tout le monde a compris que le téléphone portable est le couteau suisse de l'Homo mobilis ! Nous travaillons actuellement sur la réalité augmentée pour accompagner les voyageurs dans les pôles d'échanges* », complète Frédéric Baverez.

## ILE-DE-FRANCE : LES DÉFIS DU GRAND PARIS EXPRESS

Exceptionnel par sa taille et ses trafics, le réseau francilien prépare une nouvelle étape de son évolution, avec le Grand Paris Express. « *Avec 200 km d'infrastructures nouvelles et 72 gares, le projet du Grand Paris Express aurait pu aboutir à des catastrophes en matière d'interconnexion* », déclare Pierre Serne, vice-président du Stif. *Pour éviter cela, nous devons penser la "mobilité courante" telle qu'elle sera dans 20, 30, voire 50 ans. Et nous nous employons à optimiser les correspondances entre le futur réseau et l'existant, afin de bénéficier à l'ensemble des Franciliens, qui le financent d'ailleurs via une taxe spéciale d'équipement. Aujourd'hui, je préfère prendre une année de retard sur les délais de réalisation des différents tronçons pour assurer une meilleure interconnexion des gares.* »

Les transports franciliens concernent aussi des usagers Picards, puisqu'ils sont plus de 30 000 à transiter chaque jour par la gare du Nord.



Pierre SERNE,  
vice-président du Stif

*L'autocar pollue 50 fois moins qu'il y a 20 ans. Sur les lignes internationales exploitées sous la marque Starshipper, il y a le wi-fi à bord et des prises électriques*



Stéphane DUPREY,  
délégué général de Réunir



## TABLE-RONDE 2 : INFORMER L'USAGER, SIMPLIFIER L'USAGE ET LE PAIEMENT

**Au système de transport multimodal et maillé doit correspondre une information voyageur complète et efficace, sous la forme d'un système d'information multimodal (SIM), ainsi qu'une tarification claire et attractive.**

Comme pour la construction de l'offre, l'information voyageur nécessite une large coopération avec les usagers. Elle doit surtout être accessible à tous. « Nous préconisons de délivrer cette information de manière physique dans les pôles d'échanges, car tout le monde n'a pas accès au numérique et il est important de préserver une présence humaine et des contacts directs. L'information électronique quant à elle doit être accessible et ergonomique, et là encore, les usagers devraient être associés davantage et en amont. On parle beaucoup pour nous mais très peu avec nous », relève Christiane Dupart, membre du bureau de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Une gageure dans la perspective de la « mobilité courante » ! « Les systèmes sont

*complexes mais il faut que tout reste simple pour l'utilisateur. Quand il s'agit de combiner tous les modes, c'est très compliqué »,* confirme Laurent Briant, directeur général de Cityway, entreprise qui a contribué à développer le Système intégré des services à la mobilité de l'Oise (SISMO).

Véronique Picard, directrice du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO), en explicite le fonctionnement. « L'objectif du SISMO est de promouvoir tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, sans l'exclure pour autant. Notre système intégré des services à la mobilité est en fait un grand SIM doublé d'une billettique intermodale, qui réunit les 14 autorités organisatrices de transport de l'Oise, région incluse. Et qui intègre



**Christiane DUPART,**  
membre du Bureau de la Fnaut

*le covoiturage, avec notre partenaire Blablacar ! Nous l'avons décliné sous forme de centrale téléphonique et de site internet, oise-mobilite.fr, accessible sur iPhone et smartphone. »*



### Préparation des données

Un résultat qui n'est pas si facile à atteindre, comme en témoigne Yves Tresson, directeur des Transports au conseil général d'Eure-et-Loir. « *Un syndicat mixte a été créé en 2012, entre le département, et les agglomérations de Dreux et de Chartres, avec une logique proche de celle du SMTCO. Dans le cadre régional, il existe déjà un système d'information multimodal, j'malin, ainsi qu'un système billettique. En matière d'information multimodale, le premier niveau à assurer est la fourniture des données. La mise en place d'un SIM contraint à structurer les données, qui doivent être présentées sous une forme harmonisée pour être réutilisées. C'est un gros travail, car il faut aussi les actualiser régulièrement. De plus, toutes les données ne sont pas forcément disponibles, par exemple pour le transport scolaire ou les services assurés par des autorités organisatrices de second rang.* »

On est loin du projet lyonnais Optimod, dans le cadre duquel Cityway a mis en place un GPS intermodal, qui intègre les transports publics et le trafic routier en temps réel. « *Pour proposer un service prédictif, disponible en novembre 2014, nous avons collecté un an de données pour établir des algorithmes* », précise Laurent Briant.

### L'exemple du SISMO

La tarification intégrée est fortement liée à l'information multimodale. Dans l'Oise, le référentiel commun à l'ensemble des AO mis en place pour l'information voyageur a facilité les choses, en anticipant même fortement. « *Le SISMO a été conçu pour être interopérable sur toute la Picardie : il y a une zone dédiée aux titres intermodaux sur la carte à puce. Les deux autres départements de la région peuvent entrer dans le système sans problème. Aussi sophistiquée soit-elle, la*



Véronique PICARD, directrice du SMTCO

billettique se heurte toutefois à certaines limites : « *Il n'existe à ce jour aucun calculateur d'itinéraire en France qui propose d'acheter le titre de transport correspondant à une recherche* », souligne Laurent Briant.

Billettique et information voyageur permettent aussi aux autorités organisatrices comme aux exploitants de mieux connaître le fonctionnement de leurs services de transports. Dans l'Oise, « *toutes les données qui remontent des demandes des usagers font l'objet d'un suivi. Les itinéraires trop longs ou les demandes non satisfaites sont systématiquement relevés. L'ensemble des informations est partagé entre tous les membres du SMTCO. Nous connaissons donc les besoins en information voyageur et les manques éventuels, ainsi que la fréquentation en temps réel sur le réseau. AOT et exploitants ont accès à leurs statistiques, même dans le cas des réseaux gratuits qui sont équipés de cellules compteuses. Le SMTCO se concentre sur l'amélioration de la coordination* », explique Véronique Picard. Quant à l'analyse de ces données, elle donne lieu à de nouvelles investigations : « *Nous avons mis en place un groupe de travail qui réunit les AOT et les exploitants, de façon à repérer les indicateurs les plus pertinents. Nous travaillons également avec des chercheurs et des doctorants* », poursuit-elle.

### LES CYCLISTES, ACTEURS DE LA CHAÎNE DE MOBILITÉ

En libre-service, en location courte ou longue durée, ou à assistance électrique, le vélo revient en force depuis quelques années, sous des formes variées. Être cycliste donne une autre grille de lecture de la mobilité, que développe Claude Lievens-Souday, vice-président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Pour lui, « *le vélo est un ingrédient capital de la «mobilité courante», c'est le maillon à attache rapide sur la chaîne de l'intermodalité* ».

« *L'intérêt du vélo est d'élargir la bande de rabattement de 1 à environ 5 km autour des gares, et éventuellement plus loin, poursuit-il. C'est aussi un outil au service de la santé publique.* » Mais l'usage de la bicyclette ne peut se développer sans l'appui des pouvoirs publics : « *Le vélo a besoin de stationnements. La législation a évolué en ce qui concerne les logements collectifs, mais cela reste insuffisant. Les plans de déplacement d'entreprises, d'administration et d'établissements scolaires constituent des opportunités de progrès.* » Claude Lievens-Souday milite également pour le passage à 30km/h de la vitesse en ville, et s'appuie sur l'exemple d'outre-Manche : « *En Grande-Bretagne, 10 millions de personnes vivent dans des villes à 30 (20 mph), elles seront 15 millions dans trois ans. A Londres, 18 boroughs sur 30 ont déjà décidé de passer à 20 mph* ».



## TABLE-RONDE 3 : GOMMER LA COMPLEXITÉ DE LA GOUVERNANCE IMPACT DE LA RÉFORME TERRITORIALE

**La réforme territoriale en cours prévoit d'organiser les compétences en matière de transports entre les intercommunalités d'une part, et les régions d'autre part. Mais pour les élus en charge de transports, l'heure est aux incertitudes. Comment et à quel rythme la transition va-t-elle s'opérer ?**

**T**out d'abord, les périmètres des futures grandes régions sont encore flous. En matière de transport ferroviaire, le changement de frontières n'aura que peu de conséquences, selon Daniel Beurdeley, vice-président en charge des Transports de la région Picardie : « *Picardie et Nord-Pas-de-Calais sont deux grosses régions ferroviaires. Il faudra sans doute améliorer les transversales, comme Arras-Amiens. Quant au transport routier de voyageurs, les départements pourraient continuer à gérer le transport scolaire par délégation. La région, qui gère déjà des lignes d'autocar interrégionales comme Lille-Amiens, n'aura aucune difficulté à le faire pour d'autres lignes.* »

François Ferrieux, président du SMTCO, reste pragmatique. « *Il faut se poser la*

*question de la gouvernance la plus efficace pour les usagers et les citoyens, pas pour le confort ou la vie des élus. Comment rendre possible la "mobilité courante" ? Si les choses sont très bien faites au niveau d'une région, sans délégation au département, c'est parfait. Si la région, vu sa taille, décide de laisser une délégation au conseil général, tant mieux. En ce qui concerne le SMTCO, il n'aura aucune difficulté à grandir et à s'adapter aux nouveaux périmètres. Il faudra se coordonner avec ce qui a été fait par le SMIRT dans le Nord, ce qui est possible techniquement.* » Pas question non plus de faire table rase du passé pour Daniel Beurdeley, mais pour l'élu régional, « *l'important, ce n'est pas la compétence, mais les ressources. Deux régions pauvres comme Picardie et Nord-Pas-de-Calais ne feront pas une région riche.* »

**Le potentiel du syndicat mixte SRU**  
François Ferrieux rappelle que des moyens sont à la portée de tous. « *La création du syndicat mixte SRU dans l'Oise nous a apporté des recettes qui nous ont permis de réaliser des choses qui ne se sont pas faites ailleurs, relève-t-il. Grâce au versement transport additionnel, notre recette s'élève à 12 millions d'euros par an, et le SISMO coûte 3 millions d'euros par an. Avec le reste, nous subventionnons les AOT membres du SMTCO dans le cadre du financement de l'intermodalité.* »

À Toulouse, où le syndicat mixte des transports en commun, a été créé en 1972, pas de révolution en vue non plus. La structure a évolué avec la ville. « *Le SMTC est passé de 52 à 101 communes, et regroupe quatre intercommunalités, dont Toulouse qui deviendra une métropole au 1<sup>er</sup> janvier 2015, retrace Francis Grass, président*

de la Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine (SMAT). Cela représente près d'un million d'habitants sur le territoire urbain le moins dense de France, un trafic de 500.000 personnes par jour, dont les deux tiers empruntent le métro automatique. Le SMTIC a signé des conventions avec la région pour une ligne TER à caractère urbain, qui relie Colomiers, et avec le département pour le transport scolaire. » La disparition annoncée du département pourrait permettre d'accélérer les prises de décision, selon Francis Grass, qui souligne toutefois qu'

« au sein du syndicat mixte, il a toujours eu un climat de travail constructif, dont la politique politicienne est absente ».

Selon François Ferrieux, « dans la perspective de la "mobilité courante", tout le monde est responsable de toute la chaîne. Dans le cas où il existe des trous dans l'offre, tout le monde doit se mobiliser afin de proposer une offre alternative à la voiture individuelle. Il faut donc trouver les bonnes structures de gouvernance, qui peuvent être différentes d'un territoire à l'autre. »



Francis GRASS,  
président du SMAT

## TOUR D'HORIZON DE LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Patricia Varnaison-Revolle, chef du département Déplacements durables à la direction technique Territoires et Ville du Cerema, rend compte des travaux effectués par ses services sur le thème de la coopération entre autorités organisatrices de transports.

« Il existe deux grandes formes de coopération en France, de type informel ou institutionnel. La coopération de type informel est souvent liée à un projet, les autorités organisatrices se regroupent pour mettre en place un SIM ou des tarifications combinées. Cette coopération peut être très efficace, à l'image d'Atoumoden Normandie, qui a mis en place un calculateur d'itinéraire et une carte tarifaire à l'échelle de la région, sans toutefois atteindre l'intégration tarifaire. En Alsace, le Comité de coordination des AOT (CoCo AOT) a permis de proposer un site d'information, Vialsace, ainsi qu'un titre de transport combiné, sous la forme d'un ticket valable à la journée sur une partie de la région.

D'autres AO ont choisi de se regrouper en association loi 1901, un cadre à la fois souple et facile à mettre en place, qui permet d'accueillir des acteurs publics et privés. Le Pilote, système d'information multimodal précurseur des Bouches-du-Rhône, est issu d'une coopération sous forme d'association. A Bordeaux, Movable, qui réunit la communauté

urbaine de Bordeaux, le conseil général de la Gironde et la région Aquitaine, fonctionne plutôt comme un think tank.

Les syndicats mixtes représentent 10% des AOTU en France. Ils ont permis d'associer les conseils généraux. Dans le cadre de la réforme territoriale en cours, l'avenir des syndicats mixtes est incertain, puisqu'ils peuvent être dissous par le préfet si leur périmètre coïncide avec celui d'une collectivité locale.

La forme de coopération institutionnalisée la plus ambitieuse est bien le syndicat mixte SRU. Il en existe 15 aujourd'hui en France, dont seulement deux associent la région. Leurs compétences recouvrent la coordination des réseaux, l'information et la tarification intégrées. Ils ont la possibilité de prélever un versement transport additionnel. Ces syndicats mixtes ont joué un rôle de facilitateur dans la mise en place de projets intermodaux, ils ont contribué à améliorer la desserte périurbaine, et l'intégration des politiques publiques en matière de transport. »

*La forme de coopération institutionnalisée la plus ambitieuse est bien le syndicat mixte SRU. Il en existe 15 aujourd'hui en France, dont seulement deux associent la région*





Plus de 200 participants se sont retrouvés à Compiègne le 16 octobre 2014 pour échanger sur le thème de la «mobilité courante».