

COMMISSION NOUVELLES MOBILITÉS, VILLES DE DEMAIN



FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE ET ÉTUDIER LES NOUVELLES MOBILITÉS

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Stéphanie Bourgeais, RATP **2.** Anne Meyer, UTP **3.** Marie-Claude Dupuis, RATP **4.** Sigrid Claviéras, UTP **5.** Christine Peyrot, Transdev **6.** Cynthia Gutton, RTM Marseille **7.** Gerardo Lertxundi, Vectalia France **8.** Mikael Lemarchand, SNCF Transilien **9.** Magali Dujeancourt, AGIR **10.** Kara Linvingston, Keolis **11.** Hubert Richard, UTP **12.** Stéphanie Lopes d'Azevedo, UTP **13.** Xavier Aymonod, Transdev **14.** Arnaud Julien, Keolis
Ne figurent pas sur la photo : David Brottet, CarPostal France; Anne de Bagneux, Transdev; Carole Desnost, SNCF; Mathieu Dunant, RATP; Claude Faucher, UTP; Dominique Fèvre, UTP; RATP; Maria Harti, SNCF Mobilités; Sophie Hassan, RATP Dev; Laurent Kocher, Keolis; Laurent Lieutaud, Tisséo Voyageurs (AGIR); Adrien Malfray, AGIR; Grégoire Marlot, SNCF Réseau; Christophe Medina, CarPostal France; Valérie Metel, CarPostal France; Nelson de Pessemier, UTP; Raphaël Poli, SNCF; Julien Réau, Transdev; Franck-Olivier Rossignolle, Transdev; Gil Valabrègue, RTM Marseille (AGIR); Cédric Ythier, Colas Rail; Scheherazade Zekri, Keolis

Stratégie nationale de développement du véhicule autonome, ouverture des données de mobilité et mise en œuvre d'outils MaaS, création d'une base de données inédite avec le CEREMA... Nombre de sujets à forts enjeux pour la profession ont nourri les travaux de cette nouvelle Commission, opérationnelle depuis seize mois.



Très vite après sa mise en place en septembre 2017, la commission Nouvelles mobilités, Villes de demain a trouvé son rythme de croisière. Étude avec le CEREMA sur les nouvelles mobilités, contributions à la stratégie nationale de déploiement du véhicule autonome, position sur les dispositifs MaaS...

ses travaux ont nourri auditions, colloques et articles de revues spécialisées.

La Commission s'est engagée, avec le CEREMA, dans une vaste étude sur les nouvelles mobilités. La première partie de ce projet a consisté à créer une base de données inédite, qui permet de décrypter les habitudes de déplacement des Français ⁽¹⁾, selon la typologie des territoires.

METTRE EN PLACE DES OUTILS DE MESURE

Ce nouvel outil permet, par exemple, d'évaluer comment les mobilités actives et partagées peuvent remplacer l'autosolisme et cela au travers de plusieurs scénarios. Grâce à cette manne d'informations, unique en son genre, la Commission a ainsi pu mesurer l'impact du Plan Vélo ⁽²⁾ dans sa capacité à capter les autosolistes. Ce travail sera présenté aux associations nationales en charge du vélo pour, le cas échéant, développer des réflexions communes. Après avoir publié et défendu sa position dans le cadre de la stratégie nationale sur le véhicule autonome, l'UTP a participé à la mission de mise en œuvre pilotée par la DGITM ⁽³⁾.

La Commission a ainsi nourri les réflexions sur l'acceptabilité de ce nouveau mode par les Français et enrichi les travaux du programme « France véhicule autonome » centrés sur les

93%

DES DÉPLACEMENTS HORS ÎLE-DE-FRANCE SE FONT SANS CHANGEMENT DE MODE DE TRANSPORT.

systèmes de transport public automatisés, porté par la Nouvelle France Industrielle ⁽⁴⁾.

ÉTUDIER LES MOBILITÉS DE DEMAIN ET LEURS IMPACTS

Le Résultat? Tous les acteurs concernés partagent une seule et même conviction : demain, le véhicule autonome sera partagé. Dans le cadre de la future loi PACTE, l'UTP a porté avec force plusieurs amendements concernant la nécessité de disposer d'un cadre clair, au service de la politique de mobilité, pour réaliser les expérimentations et les conditions de leur réalisation.

En amont de la future loi d'orientation des mobilités, la Commission a mis en place un groupe de travail miroir pour étudier les orientations du comité stratégique « Données-MaaS », instauré par la ministre des Transports en octobre 2018. Ce groupe de travail a déjà élaboré une position politique qui replace le client-voyageur au cœur du dispositif MaaS, outil au service de la politique globale de mobilité définie par les autorités organisatrices. ○

(1) 17 modes étudiés : autosolisme, autopartage, avion, bus, covoiturage, car, deux-roues motorisé, marche, vélo, tram/métro/train, taxi

(2) Le Plan Vélo a été lancé par le Premier ministre en septembre 2018.

(3) Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

(4) La phase 2 de la « Nouvelle France industrielle » lancée en mai 2015 par le gouvernement est le programme de reconquête industrielle sur fond de révolution numérique.

« LES DONNÉES :
UN ENJEU
AUSSI
STRATÉGIQUE
QUE LE MAAS »



2 QUESTIONS À MARIE-CLAUDE DUPUIS,
présidente de la commission Nouvelles mobilités, Villes de demain,
directrice Stratégie, Innovation et Développement, groupe RATP

Le MaaS prend une place importante dans le projet de loi d'orientation des mobilités. Pourquoi notre profession serait-elle la mieux placée pour proposer ces outils ?

Dans sa position sur le sujet, l'UTP insiste sur la place prépondérante des offres de transport public dans le système de mobilité de nos agglomérations. À ce titre, elles devront constituer le socle des outils MaaS. Sans services efficaces et de grande capacité, sans cohérence entre intermodalités

numérique et physique, il sera impossible de répondre aux besoins du plus grand nombre. La future loi d'orientation des mobilités devrait donner un rôle central aux autorités organisatrices de la mobilité pour développer le MaaS. Aux opérateurs de transport de rappeler que leur « ADN » les désigne comme des partenaires naturels au service de l'intérêt général.

Qui dit MaaS dit ouverture et réutilisation des données...
C'est un enjeu aussi stratégique

que le MaaS. Les opérateurs, le législateur et les autorités organisatrices doivent en prendre la mesure pour une réutilisation des données de mobilité équitable et au service de l'intérêt général. L'ouverture des données doit respecter certains principes évidents. D'abord, la réciprocité : tous les acteurs, publics comme privés, doivent ouvrir leurs données de mobilité, et la neutralité : l'objectif n'est pas d'influencer le voyageur avec des informations biaisées.