

Pour une mobilité du quotidien pensée par et pour les territoires Transdev et la Loi d'Orientation des Mobilités

*Transdev accueille favorablement l'ambition du projet de Loi d'Orientation des Mobilités présenté le 26 Novembre dernier, et qui doit engager une transformation profonde du paysage des mobilités en plaçant la mobilité du quotidien au cœur de ce projet. Nous souhaitons réaffirmer ici notre souhait de doter les collectivités de la capacité à lutter contre les **déserts de mobilité**, de **libérer l'innovation tout en la régulant** et de simplifier l'appropriation des **données de mobilité** pour construire des solutions adaptées aux enjeux locaux.*

Pour une gouvernance territoriale adaptée et coordonnée à l'échelle de chaque bassin de mobilité

L'ambition du gouvernement est de couvrir, d'ici 2020, l'ensemble du territoire et des zones blanches par une autorité en charge des mobilités. À ce titre, le groupe Transdev soutient toute démarche de clarification et de simplification des compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour faciliter la prise de compétences en milieu rural et péri-urbain. Tout l'intérêt de cette mesure est de permettre à la compétence transport d'être exercée à l'échelon territorial le plus pertinent, en **dépassant le découpage purement administratif pour s'effectuer sur un périmètre d'usages** opérationnel. Ce texte doit permettre de compléter la desserte là où elle manque et d'encourager les connexions efficaces avec les grands réseaux.

Ainsi, dans la continuité des lois MAPTAM et NOTRe, le texte encourage « l'exercice effectif de la compétence mobilité à la bonne échelle, sur l'ensemble du territoire, en privilégiant le couple intercommunalité-région » et donne aux régions le statut d'autorité organisatrice de mobilité (AOM) régionale. Définir chaque bassin de mobilité de manière collégiale par ce même couple intercommunalité-région, ce qui n'est pour l'heure pas prévu, donnerait plus de force à la coordination de la gouvernance des mobilités, de même que l'introduction de contrats opérationnels de mobilité, déterminants pour la mise en place de politiques de mobilité cohérentes et adaptées au bassin de vie. Ces contrats portent notamment sur les gares et les pôles d'échanges multimodaux, et s'avèrent être les outils idoines de planification régionale de l'intermodalité, déclinaison des SRADDET¹.

Une ouverture des données maîtrisée par les AOM, au service du voyageur et de l'intérêt général

La révolution des données et celle de l'intelligence artificielle nous donnent aujourd'hui l'occasion d'optimiser les services de mobilité, d'inventer de nouveaux services et d'adapter l'offre en conséquence. **Cette révolution devra être régulée par des AOM, piliers du financement des mobilités du quotidien, qui représentent les seuls tiers de confiance capables de rassembler les données de mobilité sur leur territoire.** À ce titre, les données du transport public, que ce soit sur l'offre ou l'usage, doivent appartenir à l'autorité organisatrice. Nous soutenons donc une ouverture des données en faveur des AOM. En pratique, le projet de loi donne aux AOM la responsabilité de la mise en place d'une interface numérique territoriale mettant à disposition les données de mobilité, dont la réutilisation devra s'organiser conformément à la régulation européenne². Transdev pense nécessaire de laisser la **possibilité aux AOM de mettre en place une licence de réutilisation des données permettant de poser des conditions à cette réutilisation pour des motifs d'intérêt général et de respect des politiques de mobilité propres au territoire** (tenant notamment au respect de la hiérarchie du réseau routier, au respect de la loi dans les services réutilisant les données publiques). Cette marge de manœuvre réaffirmerait l'impératif de **libre administration des AOM sur les données**. À titre d'exemple, tant qu'il ne respecte pas la hiérarchie du réseau routier, un service d'information (de type Waze ou Google) qui intègre une information incitant les usagers à circuler dans des zones qui devraient rester protégées du trafic (zones résidentielles ou zones proches des écoles par exemple), ne devrait pas pouvoir réutiliser les données publiques publiées. Le groupe souhaite réaffirmer le caractère indispensable de l'accès aux données et du développement de services qui conjuguent **intérêt général et services aux citoyens**.

¹ Schéma Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

² Règlement Européen UE 2017/1926 : permet de conditionner la réutilisation des données à une conformité à l'intérêt général, qui doit être explicité par les AOM. Cette contrainte avait été supprimée par la Loi n°2015-990 dite Loi Macron

Vers une mise en place de MaaS locaux au service de la mobilité du quotidien : ouverture des canaux de vente et pilotage des AOM

Pour Transdev, le MaaS est avant tout l'intégration de différents services de transport dans un seul service de mobilité accessible à la demande. C'est un concept flexible et adaptable aux contextes locaux, car il peut être enrichi progressivement de nouveaux services. Les AOM doivent conserver un rôle de stratège dans la mise en place de ces solutions, car bien piloté l'outil du MaaS sera à même de permettre aux AOM de coordonner les offres, d'orienter les usages et ainsi d'affiner les services proposés aux habitants dans une logique d'attractivité et de développement du territoire.

Pour l'heure, le projet de loi dispose que les opérateurs de mobilité se trouvent dans l'obligation d'ouvrir leurs canaux de vente uniquement pour les titres dits « occasionnels ». Cette limitation entrave largement le déploiement de MaaS locaux, qui concernent la très grande majorité des déplacements (mobilité du quotidien). Raison pour laquelle **le groupe préconise l'ouverture aux seules AOM de tous les canaux de vente des acteurs en contrat avec elles et les collectivités du territoire, sur un bassin de mobilité donné, pour tous les titres, afin de permettre la vente sans ressaisie d'information et le contrôle pour tous les titres de la gamme.** Cet impératif permettrait de garantir (assorti d'un droit de regard de l'ARAFER) à toute entreprise ou aux distributeurs indépendants des conditions équitables, raisonnables et non-discriminatoires de rémunération, de reversement des recettes perçues et d'accès aux produits et services fournis. Au lendemain de l'adoption du Nouveau Pacte Ferroviaire, cette ouverture des canaux de vente faciliterait notamment l'accès au rail, avec par exemple des titres TER dématérialisés et intégrés à des applications multimodales de transport (MaaS).

Avec Moovizy à Saint-Etienne ou le Compte Mobilité à Mulhouse, Transdev met en place ses solutions numériques MaaS qui centralisent les informations de mobilité en temps réel de tous les modes de transport disponibles, proposent des recherches d'itinéraires multimodaux et soumettent à leurs utilisateurs une facture globale des modes utilisés dans le mois (bus, tram, vélo, voiture en libre-service, covoiturage, auto-partage, stationnement, taxis).

Transdev souhaite accompagner et contribuer au développement de nouvelles solutions de mobilité dans les zones peu denses

Selon une enquête du Laboratoire de la mobilité inclusive³, **77% des français vivant dans des communes rurales considèrent que les moyens de transport n'y sont pas assez développés** et 62% pour les communes de 2 000 à 20 000 habitants. De plus, près de 19% des français déclarait avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi faute de moyen de transport pour s'y rendre. Transdev a, depuis plusieurs années, fait le choix d'une approche collaborative avec les acteurs de ces territoires, afin de repenser des solutions adaptées à ces contextes ruraux. C'est par exemple le cas du projet Avesnois Mobilité lancé en 2017 dans les Hauts de France⁴. Ce projet vise à la mise en place d'un panel de plusieurs solutions à destination des publics les plus démunis en recherche d'emplois (plateforme numérique de réservation en lien avec une cartographie des offres d'emplois ; transport de proximité à la demande). **Les résultats montrent une augmentation de la fréquentation du transport à la demande (TAD) de proximité de 50% tous les mois et 7 000 voyages réalisés dont 50% pour l'emploi.**

Les solutions de type TAD, bien que répondant à l'objectif de désenclavement en aires urbaines, demeurent encore trop coûteuses donc peu efficaces pour les autorités organisatrices sur les territoires peu denses. Il est donc important de permettre aux décideurs publics de recourir à des solutions telles que les **services de transport à la demande solidaires reposant sur le tissu associatif.** À titre d'exemple, aux Pays Bas, 1 200 conducteurs bénévoles conduisent des «**Buurt Bus**» (ou bus de proximité) qui desservent des zones rurales peu ou non couvertes par les réseaux de transport collectifs. Ces solutions existent depuis 1979 aux Pays-Bas pour 220 000 voyages par an. Des critères précis ont été mis en place pour un déploiement efficace comme le nombre d'habitants vivant au-delà de 1 500m d'un arrêt de transport public (au moins 1 000 habitants), le service doit être en mesure d'offrir un service de transport connecté à l'offre de transport existante et il ne doit ni se substituer ni affecter négativement l'offre de services de transports existants.

Ces mesures correspondraient parfaitement à l'objectif de ce projet de Loi de lutte contre les déserts de mobilité par une meilleure couverture du territoire d'AOM en capacité d'**implémenter des solutions de mobilité partagée, adaptées à leurs territoires.**

³ [Laboratoire de la mobilité inclusive : Mobilité et emploi](#) – Sondage ELABE de Décembre 2016

⁴ Mise en place également d'ateliers collaboratifs sur la vulnérabilité de mobilité dans les zones peu denses (Auxerre, Chalon sur Saône, ou Lorp-Sentarailles), afin de déployer des expérimentations pensées par et pour ces territoires