

## Transdev et la Loi d'Orientation des mobilités

### Pour une mobilité du quotidien par et pour les territoires

*Transdev salue l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités dite « LOM » par l'Assemblée Nationale ce mardi 19 Novembre. Ce texte est le fruit d'un débat parlementaire important et d'un travail de concertation ambitieux mené par le Ministère des transports depuis l'ouverture des assises nationales de la Mobilité en 2017. La LOM va engager une véritable transformation du paysage des mobilités du quotidien des Français.*

### Vers une gouvernance territoriale de la mobilité

L'ambition de la loi est de couvrir l'ensemble du territoire par une autorité en charge des mobilités (AOM). A ce titre, **Transdev soutient l'objectif de faciliter la prise de compétence en milieu rural et péri-urbain**. L'exercice de la compétence mobilité doit être adaptée à chaque contexte territorial.

La **définition concertée des « bassins de mobilité »**<sup>1</sup> facilitera la coordination d'une intermodalité réussie avec une gouvernance appropriée. Il est primordial de s'affranchir des frontières administratives pour que la mobilité s'exprime à l'échelle la plus appropriée et épouse les usages. Dans ce cadre, le **contrat opérationnel de mobilité** est l'outil qui permettra de rassembler les acteurs pertinents (que cela soit les AOM ou les gestionnaires d'infrastructures ou de gares mais aussi l'Etat ou les Départements si nécessaires) pour agir sur des objectifs clés : environnement, cohésion territoriale, décongestion, baisse de l'autosolisme, mobilité partout et pour tous, accès à l'emploi. La coopération actée par cette contractualisation pourra par exemple **faciliter la mise en place de voies réservées pour le transport en commun ou le covoiturage** sur des routes nationales ou départementales.

Ce nouveau modèle de coopération permettra d'envisager de nouvelles solutions de mobilité partagée susceptibles d'augmenter l'attractivité de **l'offre de transport public** : son prix, sa proximité, sa fréquence, sa fiabilité et son accessibilité. Autant d'axes d'amélioration qui constitueraient les conditions d'un changement d'habitude pour 24% des Français qui utilisent leur voiture quotidiennement. C'est ce que nous apprend **l'enquête sur les mobilités du quotidien menée avec Ipsos et le soutien de Régions de France**<sup>2</sup>.

### Une ouverture des données et des « canaux de ventes » synonymes de nouveaux services de mobilité

- **L'ouverture des données de mobilités (arrêts, horaires, tarifs, accessibilité) au service de l'information des usagers :**

Les collectivités sont responsables de la démarche d'ouverture des données de mobilité et de leur transmission au **Point d'Accès National**<sup>3</sup> d'ici à 2021. Une mesure qui se saisit de la révolution numérique afin d'optimiser nos déplacements et permet de réfléchir à de nouveaux services de mobilité pour tous.

La quasi-totalité des modes sont concernés : trafic routier, transport public, voiture partagée, vélo libre-service, parkings, stationnement, etc. Chaque AOM sera en mesure de fixer les conditions de réutilisation des données grâce à des licences, conformément à la réglementation européenne<sup>4</sup>. Cette marge de manœuvre s'inscrit dans le **principe de libre administration des collectivités**, et constitue le corollaire essentiel au développement de services numériques de mobilité qui conjuguent **intérêt général** et services aux citoyens.

<sup>1</sup> Concertation menée par la Région avec les AOM, syndicats mixtes, départements.

<sup>2</sup> Panorama d'une ampleur inédite (panel de 10 148 personnes) qui met en perspective la dépendance des habitants des territoires périurbains et ruraux à la voiture individuelle. Un encadré en p.3 fait état des chiffres marquant au niveau national

<sup>3</sup> Le Point d'Accès National (ou PAN) : interface numérique, prévue par le Règlement Européen UE 2017/1926, qui recensera les données de mobilités.

<sup>4</sup> Règlement Européen UE 2017/1926 (MMTIS) : il 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 en France (dite « Loi Macron »)

- **L'ouverture des « canaux de vente » pour la multiplication de MaaS locaux :**

Le **MaaS**<sup>5</sup>, ou « service numérique multimodal », est un outil permettant l'intégration de différents services de mobilité dans une seule plateforme accessible à la demande. Pour répondre à une demande voyageur de se déplacer d'un point A à un point B, un opérateur MaaS (que ce soit la collectivité, un opérateur ou un acteur du digital) facilite l'accès aux offres de mobilité disponibles sur un même territoire (transport public, véhicules partagés, taxi ou location, vélos en libre-service, stationnement...).

La loi vient **libéraliser la création de MaaS** (toute personne publique ou privée pourra en déployer), mais dans un contexte d'urgence climatique, d'optimisation des déplacements de tous les Français et d'engagement de l'État pour faciliter la mobilité du quotidien, il est fondamental de s'assurer que **les AOM restent les stratèges des MaaS opérés sur leur ressort territorial. Un pilotage qui leur permet de coordonner les offres de mobilité, d'orienter les usages et d'affiner les services proposés aux habitants dans une logique d'attractivité et de développement durable du territoire.**

A l'image de Saint Etienne Métropole ou de Mulhouse Alsace Agglomération qui ont respectivement mis en œuvre **Moovizy** et le **Compte Mobilité**, Transdev soutient les collectivités dans le développement de MaaS locaux. Des services qui proposent des recherches d'itinéraires multimodaux, permettent d'acheter simplement toute la gamme des services de mobilité sur le territoire et peuvent soumettre à leurs utilisateurs une facture globale des modes utilisés dans le mois.

## **Contribuer au développement de nouvelles solutions de mobilité dans les « espaces de faible densité »**

Selon une enquête du **Laboratoire de la mobilité inclusive**, 77% des Français vivant dans des communes rurales considèrent que les moyens de transport n'y sont pas assez développés, et 19% des Français déclarent 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.

Construire un bouquet de services de mobilité pour tous et partout est un enjeu de la prochaine décennie. Organiser la mobilité sur des périmètres cohérents et élargis, faciliter la coordination rurale, périurbaine et urbaine, trouver des leviers d'intermodalité utiles dans les contrats opérationnels de mobilité, faciliter l'accès aux données pour développer les services numériques de mobilité sont des actions qui aideront au développement de la mobilité dans les espaces de faible densité. Les solutions de mobilité dans les « espaces de faible densité » existent déjà, c'est d'ailleurs l'objet de l'étude menée avec **l'Assemblée des Communautés de France (AdCF)** dont la parution prochaine mettra en lumière un panel d'initiatives des collectivités au service du désenclavement de leurs territoires.

Transdev soutient la **disposition permettant aux AOM de recourir à des expérimentations de services innovants et solidaires dans les zones rurales. Cela permet d'envisager des services de transport à la demande solidaire** reposant sur le tissu associatif et accompagnés par un opérateur de transport public (fourniture des véhicules, maintenance, assistance technique...).

Sur ce modèle, en 1977 aux Pays-Bas, le Ministère des Transports a inauguré le **Buurt Bus** (« bus de quartier »), un système de navettes visant à pérenniser des solutions de transport dans les zones rurales. **Aujourd'hui ce sont 1200 conducteurs bénévoles organisés en association qui conduisent près de 150 Buurt Bus pour 220 000 voyages par an sur des zones qui ne sont plus couvertes par des lignes régulières, faute de fréquentation suffisante.** Le groupe Transdev est impliqué dans la mise en œuvre de ces Buurt Bus, puisque le groupe fournit les véhicules et s'occupe de leur maintenance.

---

<sup>5</sup> Mobility as a Service

## Conforter le ferroviaire comme un outil structurant au service de nos territoires

Si la réforme du nouveau pacte ferroviaire a permis une évolution importante du groupe public ferroviaire et une ouverture régulée du marché ferroviaire régional, la problématique du maintien des lignes de desserte fine du territoire demeurerait. Il s'agit de lignes qui voient passer entre 1 et 120 trains par jour, et qui représentent 12 000 km du réseau national. 50% de ces lignes ont aujourd'hui des limitations de vitesse eue égard à l'état des voies.

**La LOM apporte une mesure importante avec le transfert possible de la gestion de ces lignes aux Régions qui en feraient la demande.** Ces dernières seraient ensuite en mesure de faire appel à l'exploitant ou à un tiers pour la gestion de l'infrastructure. Cela vient répondre à l'enjeu essentiel de la **préservation et de la dynamisation de ces lignes ferroviaires, en les pérennisant à des coûts financiers moindres pour la collectivité.**

Réfléchir à de nouveaux modèles de gouvernance, de gestion de ces lignes de desserte fine du territoire ou encore à des outils financiers innovants pour les entretenir, est impératif afin d'ancrer le ferroviaire comme un outil au service de la mobilité du quotidien et de l'aménagement durable de notre territoire.

Transdev soutient également la mesure destinée aux Métropoles, Communautés Urbaines ou Syndicats mixtes qui seront en mesure de financer un surcroît de desserte ferroviaire sur leur territoire, grâce à une convention passée avec la Région. Cela doit permettre l'avènement de liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées. **Le développement de ces services de type RER métropolitain permettant de relier rapidement les périphéries aux centres urbains est une nouvelle réponse positive qu'apporte la loi.** L'objectif affiché par le gouvernement est de doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains, comme nouvelle alternative à la voiture individuelle.

### Transdev approuve également :

- La généralisation des **expérimentations d'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport**
- L'inscription dans la loi du **transfert automatique du personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France**, qui permettra d'éviter les risques de dumping social.

*Parmi les principaux enseignements de l'Enquête sur les mobilités du quotidien des Français dans les territoires et en régions, réalisée par IPSOS en partenariat avec Régions de France nous retrouvons notamment les chiffres suivants :*

- **87%** des Français utilisent la voiture pour au moins un de leur déplacement au quotidien.
- De leur propre avis, les **solutions qui leur permettraient le plus de moins utiliser leur voiture sont** : la mise en place d'un tarif de transport en commun inférieur au coût habituel de leurs déplacements en voiture (69%), une fréquence de passage plus élevée d'autocars, d'autobus et de trains près de chez eux (67%), la mise en place d'un titre de transport unique pour aller à un endroit même si l'on utilise plusieurs moyens de transports successifs (66%).
- **1h10** par jour en moyenne, c'est le temps moyen consacré aux trajets domicile-travail aller-retour.
- Pour qu'ils puissent plus prendre les transports en commun, les Français déclarent qu'il leur faudrait en moyenne un arrêt de bus à 8 mn de chez eux, un arrêt de tramway à 14 mn et une gare à 16 mn.