

DES TRANSPORTS PUBLICS APPELÉS À ÉVOLUER



Le partenariat entre RATP Dev et Villes de France (ancienne Fédération des villes moyennes) a débuté il y a cinq ans.

Le rapprochement de nos deux structures est parti du constat que contrairement aux réseaux des métropoles, l'observation des réseaux de transports urbains des intercommunalités petites ou moyennes souffrait encore d'un déficit d'étude, même si ces territoires sont en général très propices à l'expérimentation, et s'il existe des sources d'information abondamment disponibles.

RATP Dev et Villes de France se sont donc engagées dans une démarche de réflexion sur l'avenir de ces réseaux, à l'heure où les finances publiques sont de plus en plus limitées. C'est dans ce contexte, qu'il a été décidé de réaliser cette étude intitulée « Des transports publics appelés à évoluer: tendances économiques et nouvelles pratiques de mobilité ».

Celle-ci se veut un état des lieux lucide permettant à chaque décideur local de prendre la mesure des évolutions qui affectent l'équilibre des réseaux de transports publics locaux. Elle s'adresse aux élus mais aussi à ceux qui souhaitent mieux connaître un service qui nous concerne tous au quotidien.

En espérant que vous serez sensible à l'intérêt de cette démarche, nous vous en souhaitons une bonne lecture.

François-Xavier Perin
Président du Directoire de RATP Dev

Caroline Cayeux
Sénateur-maire de Beauvais
Présidente de Villes de France



Introduction	3
I : Un contexte économique contraignant pour les transports publics urbains	6
A : Des ressources de plus en plus limitées	6
1 : Un financement global tendu	6
2 : La baisse des dotations de l'Etat	8
3 : Une tarification en décalage avec le coût réel du transport	9
B : Des coûts d'exploitation qui suivent une courbe ascendante	10
1 : L'augmentation structurelle des coûts	10
2 : L'extension continue des Périmètres de Transports Urbains	12
3 : Un défi pour assurer une desserte équitable des territoires	13
II : Une mobilité en évolution, source de nouvelles réponses	16
A : Des nouvelles attentes qui influencent les besoins de mobilité	16
1 : La ville en mouvement, la ville en changement	16
2 : De nouveaux comportements de mobilité	17
3 : Des solutions de mobilité plus variées	18
4 : Les innovations numériques au service de la mobilité	19
B : Des nouvelles formes de réponses en matière de mobilité	21
1 : La nécessité d'une nouvelle approche des réseaux de transports publics	21
2 : Mieux coordonner un système aux composantes multiples	22
3 : L'adaptation problématique de la tarification	24
Répondre aux enjeux en matière de transport public par Villes de France et RATP Dev	26

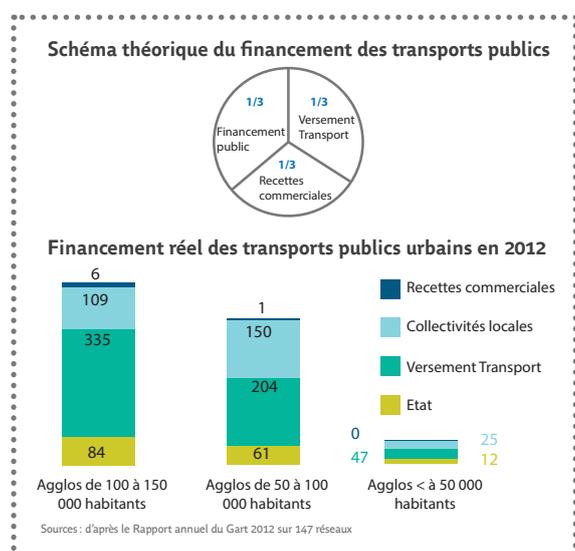
I Un contexte économique contraignant pour les transports publics urbains

A: Des ressources de plus en plus limitées

1: Un financement global tendu

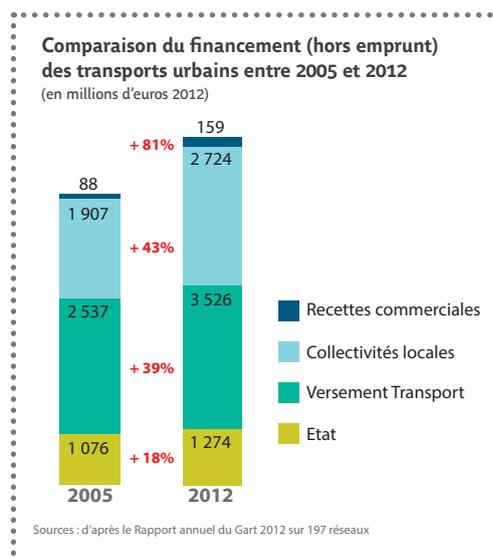
Les ressources des transports publics sont composées du financement public, comprenant les dotations de l'Etat et les subventions des collectivités locales, le Versement Transport et les recettes commerciales. L'analyse de ces différentes sources de financement, et leurs évolutions, est indispensable pour comprendre les difficultés actuelles et appréhender l'avenir avec la réforme territoriale en préparation.

L'approche macroéconomique des transports publics urbains (hors Île-de-France) en France démontre l'accroissement du recours aux ressources propres des collectivités pour financer l'évolution des réseaux de transport. Entre 2005 et 2012, en euros 2012, le financement alloué au transport passe de 5,6 milliards d'euros à 7,6 milliards d'euros (hors IdF). Cette hausse est le résultat de l'investissement des collectivités locales, tant en terme d'infrastructure qu'en extensions des réseaux. Elle est intégralement financée par l'augmentation du Versement Transport pour répondre aux besoins. Cette augmentation impacte directement le budget des collectivités locales, surtout dans les petits et moyens réseaux, qui perçoivent aujourd'hui la fin d'un « système de transport » et la nécessité de nouvelles solutions économiquement viables.



L'utilisation du Versement Transport (VT) pour pallier la hausse du coût des transports est aujourd'hui proche de son taux maximum. Ce taux a augmenté de plus de 50 % entre 2002 et 2012, ce qui se traduit par un taux plafond atteint pour plus de 66 % des agglomérations. Les AOMD des petits et moyens réseaux doivent donc trouver d'autres moyens de financements, ce qui plaide pour une analyse de la politique tarifaire.

De plus, la crise économique et la diminution de l'emploi limitent, voire diminuent, l'assiette de collecte du VT.



Les petits et moyens réseaux ont actuellement un financement des transports publics urbains assuré à 57 % par le Versement Transport, 28 % par le financement public et 15 % par les recettes commerciales. La participation des Autorités Organisatrices de Mobilité Durable (AOMD) devient de plus en plus difficile à assurer avec, entre autres, la baisse des dotations de l'Etat, tandis que les recettes commerciales demeurent trop faibles, voire marginales. La baisse des dotations de l'Etat, annoncées sur 2015-2017, impacte directement le transport public car les collectivités locales devront revoir la distribution de leur budget entre leurs différents secteurs d'activités.

Agglomérations au taux plafond* de Versement Transport en 2012

Catégorie	Taux plafond atteint
Agglos de 100 à 150 000 habitants	37%
Agglos de 50 à 100 000 habitants	68%
Agglos < à 50 000 habitants	53%
Agglo de moins de 50 000 à 150 000	66%

Sources : d'après le Rapport annuel du Gart 2012 sur 186 réseaux

*En application de l'article L2333-67 du code général des collectivités territoriales, le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public dans la limite d'un pourcentage de la masse salariale en fonction de la taille de l'agglomération



Zoom sur... le Versement Transport

Qu'est ce que le Versement Transport ?

Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs, publics et privés, de plus de 9 salariés, qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée ensuite aux autorités organisatrices de transports (commune, département, région, etc.).*

* d'après définition service-public.fr

La position du MEDEF : Interview de François Remoué



François Remoué
Directeur de mission
Economie responsable
des secteurs industrie,
transports, tourisme,
normalisation-certification.

Trouvez-vous légitime que l'employeur participe à la mobilité de ses salariés ?

C'est une question très sensible où le MEDEF a une double approche : le VT permet le développement des réseaux, contribue à la mobilité des salariés et participe à encourager la mobilité, filière économique importante. Mais l'augmentation de 60 % du VT ces quinze dernières années pèse sur les facteurs de production, ce qui affecte la rentabilité et la compétitivité des entreprises françaises.

Quel est le positionnement du MEDEF en ce qui concerne le Versement transport ?

Il y a une forme de dualité : les entreprises situées dans le centre urbain sont bien desservies mais celles situées en périphérie des villes, n'ont pas une desserte optimum, alors que toutes les entreprises payent la même chose. Certains employeurs se demandent pourquoi ils doivent payer si leurs salariés ne peuvent pas utiliser les transports publics.

Quelle sont les propositions du MEDEF concernant le Versement Transport et la mobilité des salariés ?

Le MEDEF est pour une réforme du financement du transport public afin de mieux répartir la charge et alléger le coût du travail pour gagner en compétitivité et améliorer l'efficacité de l'action publique. Il pourrait aussi y avoir une intégration de représentants des entreprises dans la gouvernance des transports publics selon le principe du payeur/décideur pour améliorer la mobilité des salariés. Le VT pourrait également avoir une élasticité vers le haut ou vers le bas en fonction des besoins d'investissements mais pas pour pallier à une baisse des dotations de l'Etat ou une tarification insuffisante.

L'importante réforme territoriale, en pleine réflexion, poursuit l'objectif de la baisse des dépenses publiques et d'une meilleure prise en compte des besoins citoyens. La compétence transport sera directement impactée : des compétences sont transférées, ce qui se traduira par une nouvelle organisation des réseaux de transport public.

La compétence transport hors Île-de-France et ses évolutions (au 20 mai 2015)

	Actuellement	Loi MATPAM ¹	Loi NOTRe ²	Loi Macron ³
Région	<ul style="list-style-type: none"> • transports ferroviaires régionaux • transports non urbains interrégionaux 	Elabore le Schéma Régional de l'Intermodalité avec les autres AOT	transports scolaires transports interurbains	
Département	<ul style="list-style-type: none"> • transports non urbains • transports scolaires 	Rétablit la clause de compétence générale pour les régions et départements	Supprime la clause de compétence générale aux régions.	
EPCI et Commune	<ul style="list-style-type: none"> • transports urbains sur le PTU • transports scolaires par délégation du CG 	Chargés de la mobilité durable		
Particularité	<ul style="list-style-type: none"> • Syndicats Mixtes de transport possibles 	Compétence affirmée pour les régions et les métropoles		Ouverture à la concurrence de lignes de bus interurbaines régulières

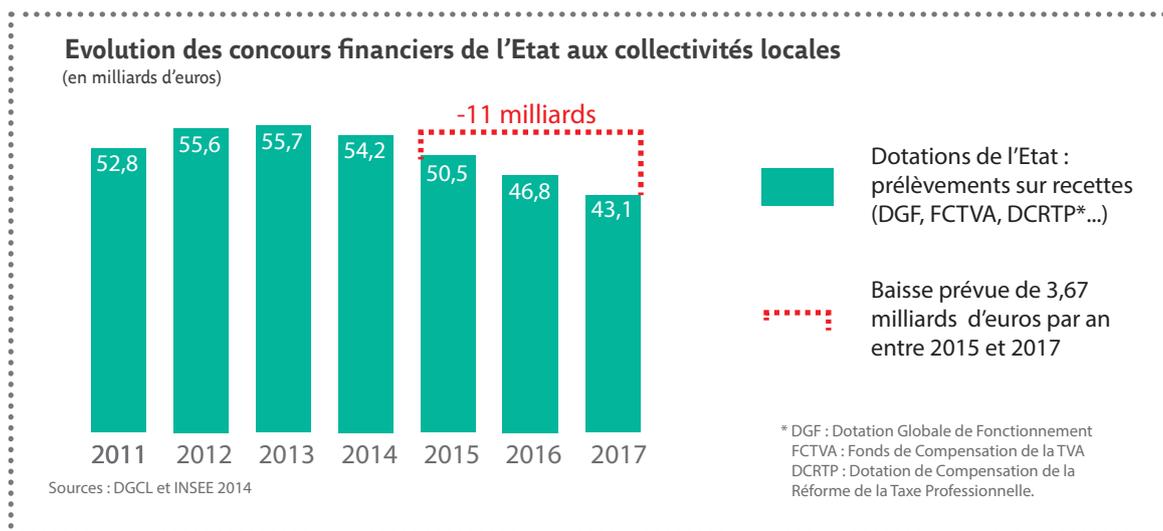
Toutes ces lois sont en débat actuellement :

1- Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

2 - Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République

3 - Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

2 : La baisse des dotations de l'Etat



La loi de finances pour 2015, ainsi que la loi de programmation des finances publiques (LPPF) pour la période 2014-2019, adoptées en décembre 2014 impactent fortement les collectivités territoriales. Avec cette baisse des dotations de l'État, les associations d'élus prévoient une chute brutale de l'investissement, chute déjà confirmée par certaines études qui annoncent 6 % d'investissements en moins en 2014 et que certains élus estiment à - 10 % minimum pour 2015*.

À l'instar de la diminution de 1,5 milliard d'euros entre 2014 et 2015, la répartition des réductions de dotations s'effectue au prorata des recettes de fonctionnement par niveau de collectivités. Les communes et les EPCI sont les principaux touchés, avec une interrogation désormais au centre des débats : comment résoudre l'équation entre recettes en baisse et dépenses en hausse ?

Le financement de nombreux projets est en suspend, ce qui pousse le bloc communal à se questionner sur les solutions permettant de continuer à prodiguer un service public performant, tout en répondant aux exigences induites par leurs compétences. Les transports publics n'échappent pas à ce dilemme.

*Étude de la Banque postale 2014 (Note de conjoncture, les finances locales, tendances 2014, avril 2014), Associations des Maires des Grandes Villes de France, Associations des Communautés Urbaines de France, Villes de France.

Des compensations qui ne satisfont pas

Pour faire face à cette baisse des dotations de l'État, et notamment de la Dotation Globale de Fonctionnement, un renforcement de la péréquation est prévu pour les collectivités les plus pauvres.

La hausse des dispositifs de péréquation verticale et horizontale permettait de subvenir aux besoins des communes les plus défavorisées mais ne permettait plus en 2014 de pallier la baisse globale.

Baisse des dotations pour 2015

- 0,451 milliard pour les Régions

- 1,148 milliard pour les Départements

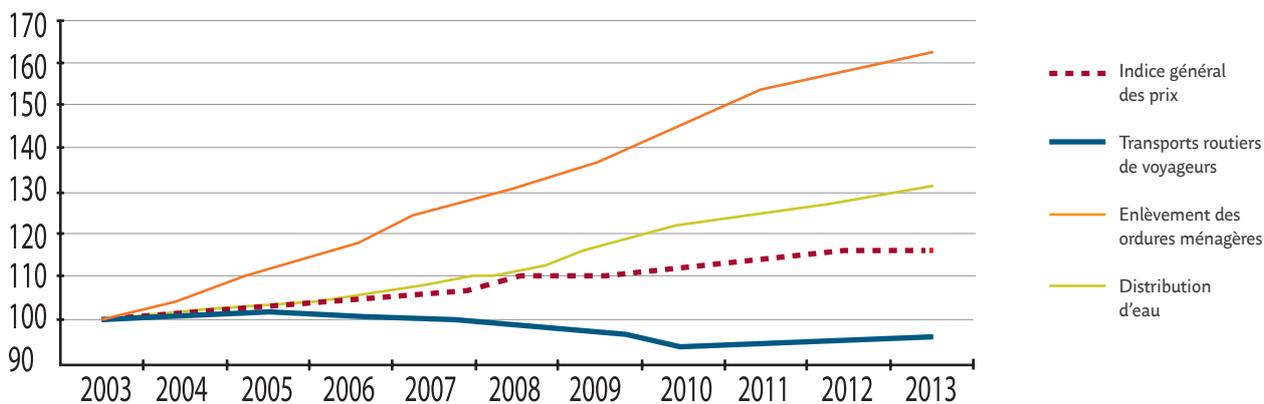
- 2,07 milliards pour le bloc local

70% pèsent sur les communes :
1,45 milliard

30% pour les intercommunalités :
0,625 milliard

3 : Une tarification en décalage avec le coût réel du transport

Evolution des prix à la consommation : le transport routier de voyageurs sous l'inflation depuis 10 ans



Sources : INSEE, d'après tarification des réseaux de transports urbains, UTP, juin 2014.

Les transports publics urbains représentent le seul service public marchand qui a vu ses prix baisser sur 10 ans en valeur réelle. Selon l'INSEE, entre 2003 et 2013, les tarifs dans les transports publics urbains ont baissé de 5% en euros constants.

Des tarifs inférieurs à la moyenne européenne

En France, toutes tailles de réseaux confondues, le prix moyen du titre unitaire est inférieur à celui d'autres pays européens. **1,15 €, c'est le prix moyen d'un ticket de transport public urbain en France** alors que le même titre de transport coûte 1,45 € de plus à Berlin, 1,76 € de plus à Genève, et 4,65 € de plus à Londres*.

Même constat pour les abonnements mensuels : **il coûte en moyenne 29,08 € en France**, avec un maximum de 68,48 € pour les zones 1 et 2 de Paris, alors qu'il est de 92,20 € à Stockholm et 148,80 € à Londres.

Entre 2003 et 2013, le billet unitaire et l'abonnement mensuel ont augmenté d'environ 1%, en euros courant 2013, alors que le titre annuel baisse de 6,2 % et le titre journée de 3,8%.

*d'après l'enquête UTP-GART : Une décennie de tarification dans les réseaux de transport urbain et UTP



-2,3%
titre unitaire
sur 10 ans*

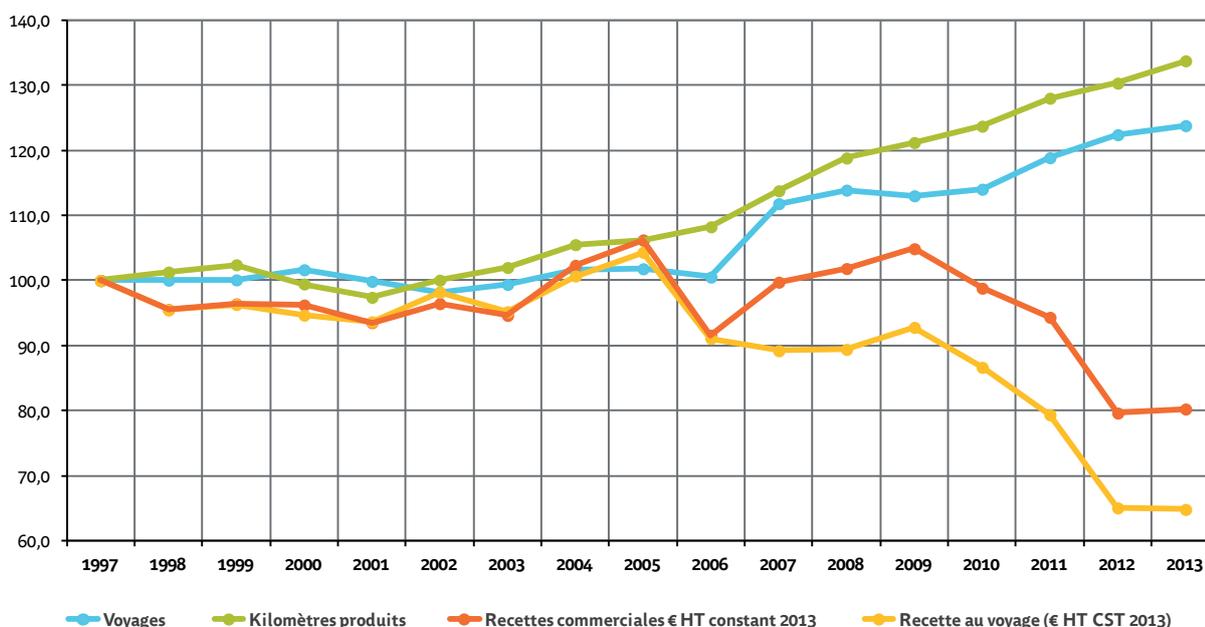
* sur les réseaux de 50 000 à 100 000 habitants

Le nombre de voyages et de kilomètres produits ne cessent d'augmenter, alors que les recettes commerciales ne suivent pas l'inflation. Pour un certain nombre d'experts et études¹, la tarification insuffisante est la conséquence d'un «**effet ciseau**» : **une forte progression du coût moyen kilométrique alors que la recette par kilomètre stagne ou diminue.**

1) Cour des comptes, *Rapport public annuel 2015* février 2015, 2015.
UTP & GART : *Tarifification des réseaux de transports urbains 2013*, GITL 2014

Evolution du trafic et des recettes pour les réseaux de moins de 100 000 habitants

(base 100 en 1997)



Sources : base UTP 1997-2013, complétée par J. Debatisse, RATP Dev.

B : Des coûts d'exploitation qui suivent une courbe ascendante

1 : L'augmentation structurelle des coûts

La hausse des coûts d'exploitation est également corrélée à l'augmentation, de manière structurelle, des charges de fonctionnement : le prix de l'énergie, les salaires et les coûts de fonctionnement non prévus initialement.

Le prix du kilomètre produit est corrélé au prix de l'énergie. La hausse du prix de l'énergie impacte le prix du kilomètre produit et connaît un effet multiplicateur avec l'augmentation de la taille des PTU et, *in fine*, du réseau.

La hausse du prix de l'énergie, renforcée par le contexte sociétal marqué par la protection de l'environnement et le développement durable, est également à l'origine de nouvelles dépenses. En effet, des politiques de mobilité propre, d'un point de vue environnemental, demandent des investissements en termes d'achats de véhicules hybrides ou électriques, ce qui accroît le budget transport.

Le salaire est, par ailleurs, une thématique importante pour expliquer la hausse structurelle des charges de fonctionnement. Selon le rapport de la Cour des comptes 2015, en 2012, la masse salariale représente en moyenne 54 % des coûts d'exploitation des réseaux hors Île-de-France.

L'augmentation des salaires dans les transports publics

évolution en %	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Indice fonction publique ¹	0,8	0,7	0,5	0	0	0
Rémunération des transports urbains ²	2,4	2,3	1,3	2,1	2,2	nd
Salaire dans le secteur ³ privé	1	0,8	0,8	1,7	1,3	1,1
Indice des prix	2,8	0,1	1,5	2,1	2	1,8

1 Hors ancienneté et primes

2 Convention collective nationale des Réseaux de Transports Urbains de Voyageurs

3 Augmentations générales

Sources : D'après Cour des comptes, Rapport public annuel 2015-février 2015, 2015.
D'après données de l'Insee, du cabinet Aon Hewitt et du bilan social de l'UTP

Selon le regard de l'exploitant, l'augmentation des charges de fonctionnement provient aussi des coûts de fonctionnement supplémentaires découlant des infrastructures réalisées. En effet, le budget prévu initialement couvre les investissements en termes de matériel roulant comme le Bus à Haut Niveau de Service, mais ne prévoit pas l'ensemble des coûts d'exploitation corrélatifs.

Parallèlement à ces coûts induits par la réalisation d'infrastructures, d'autres facteurs sont source de hausses des coûts du système : à titre d'exemple, la billettique et les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) :

> La billettique :

La billettique est l'un des facteurs importants de la hausse des coûts du système de transport public pour trois raisons principales :

- l'interopérabilité : le titre de transport doit pouvoir être valide sur tout le réseau, qu'importe le mode de transport. Il faut donc des machines compatibles.
- le support technique de la billettique : le coût est multiplié par deux avec le paiement sans contact pour les usagers habituels et le billet papier pour les occasionnels.
- l'offre de billettique : dans certains réseaux, le système de billettique de plus en plus complexe coûte plus cher que les recettes apportées par ce système.

> Les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs :

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont les applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication au domaine des transports. Les STI sont utilisés dans les transports publics de voyageurs pour optimiser l'exploitation du réseau, pour améliorer le confort des usagers et leur sécurité. Dans les transports publics, les STI sont regroupés sous l'appellation SAEIV (Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) : billettique électronique, automatisation du matériel roulant, caméra de surveillance, ou encore l'information en temps réel sont à l'origine de dépenses inévitables pour les AOMD lorsque que leur PTU augmente. Or, ces SAEIV sont indispensables pour informer la population et ainsi l'encourager à emprunter les transports en commun.

2 : L'extension continue des Périmètres de Transports Urbains

Evolution des Périmètres de Transports Urbains (PTU) entre 2008 et 2013

Variation entre 2008 et 2013 :

- Variation positive
- Variation négative

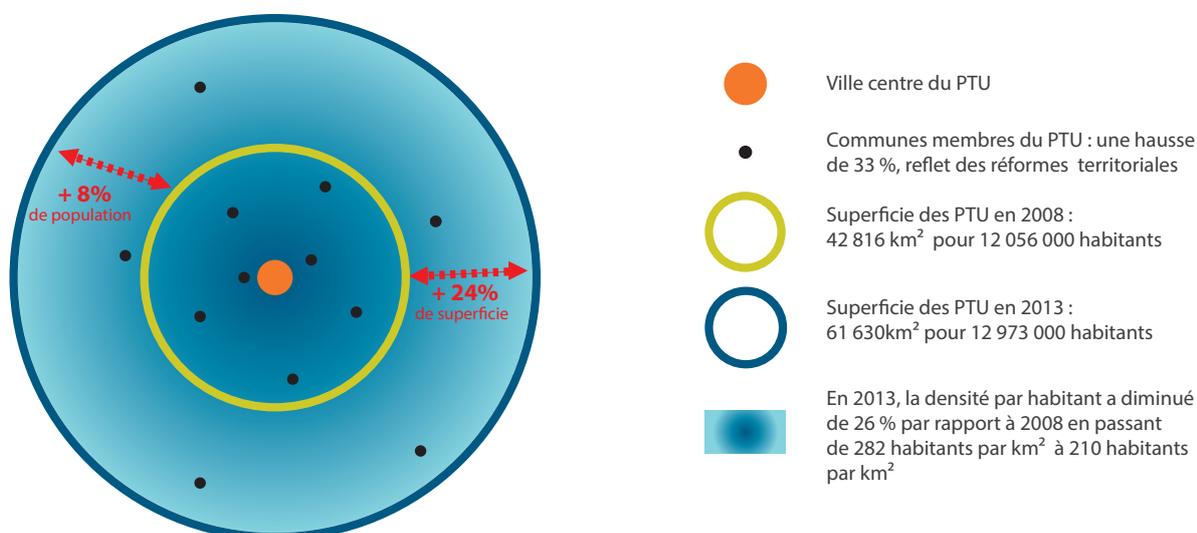
	Nombre de communes des PTU		Population des PTU (milliers d'habitants)		Superficie des PTU (en km ²)		Densité des PTU (hab / km ²)	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Agglos de 100 à 150 000 habitants	541	970	3 336	4 651	8 293	20 355	402	229
Agglos de 50 à 100 000 habitants	1471	1741	6 192	5 774	24 571	28 910	252	200
Agglos < à 50 000 habitants	581	746	2 528	2 548	9 952	12 374	254	206
Total	2 593	3 457	12 056	12 973	42 816	61 630	282	210

Sources : Rapport annuel du Gart 2012, INSEE 2006 (pour 2008) et 2010 (pour 2013).

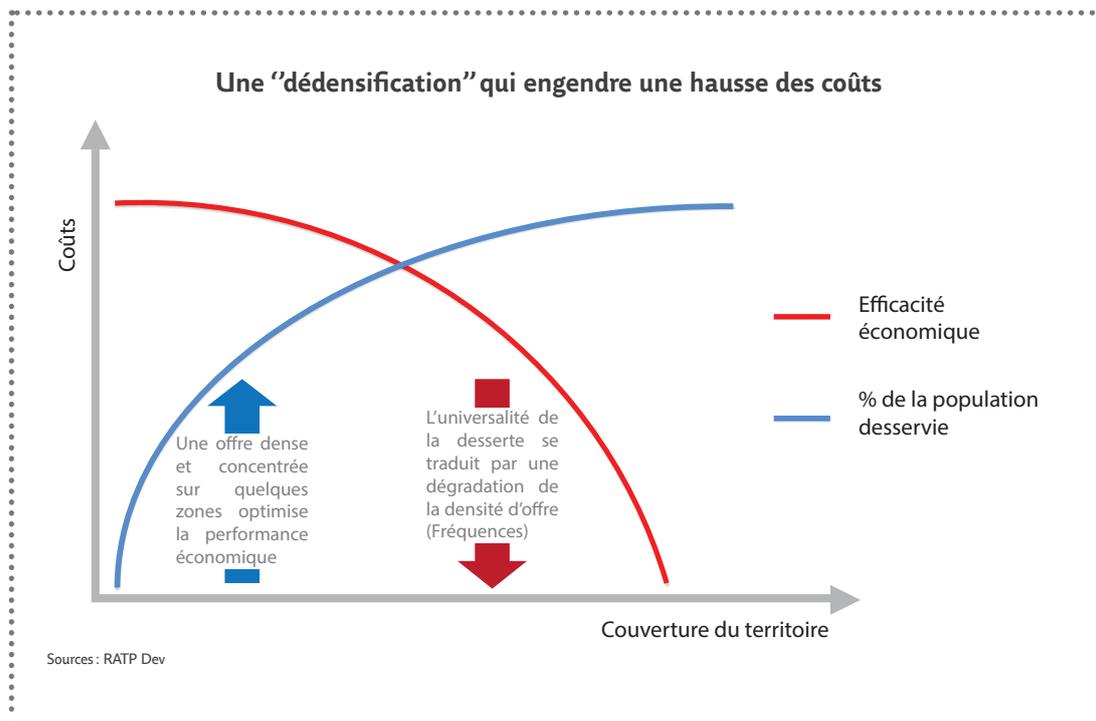
La loi de réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010 est à l'origine d'un grand bouleversement pour les communes françaises, puisqu'à partir du 1er janvier 2014, la généralisation de la carte intercommunale et sa rationalisation sont devenues des impératifs. Les Périmètres de Transports Urbains (PTU) sont les premiers touchés avec une hausse moyenne de 24 % de leur superficie, pour les agglomérations de moins de 150 000 habitants. La logique de couverture de toutes les communes du PTU sont une conséquence légitime de l'adhésion de ces nouvelles communes, ce qui implique quasi mécaniquement un accroissement en kilomètres de l'offre de transport.

Cependant, cette hausse de la surface desservie ne suit pas la même tendance pour la population, puisque les communes nouvellement rattachées sont majoritairement rurales, ce qui induit un nombre d'habitants relativement faible. Tout nouveau kilomètre devient ainsi plus onéreux et moins productif, en terme de voyageur par kilomètre, ce qui dégrade le bilan économique.

Evolution moyenne des PTU entre 2008 et 2013



Sources : Rapport annuel du Gart 2012, INSEE 2006 (pour 2008) et 2010 (pour 2013).



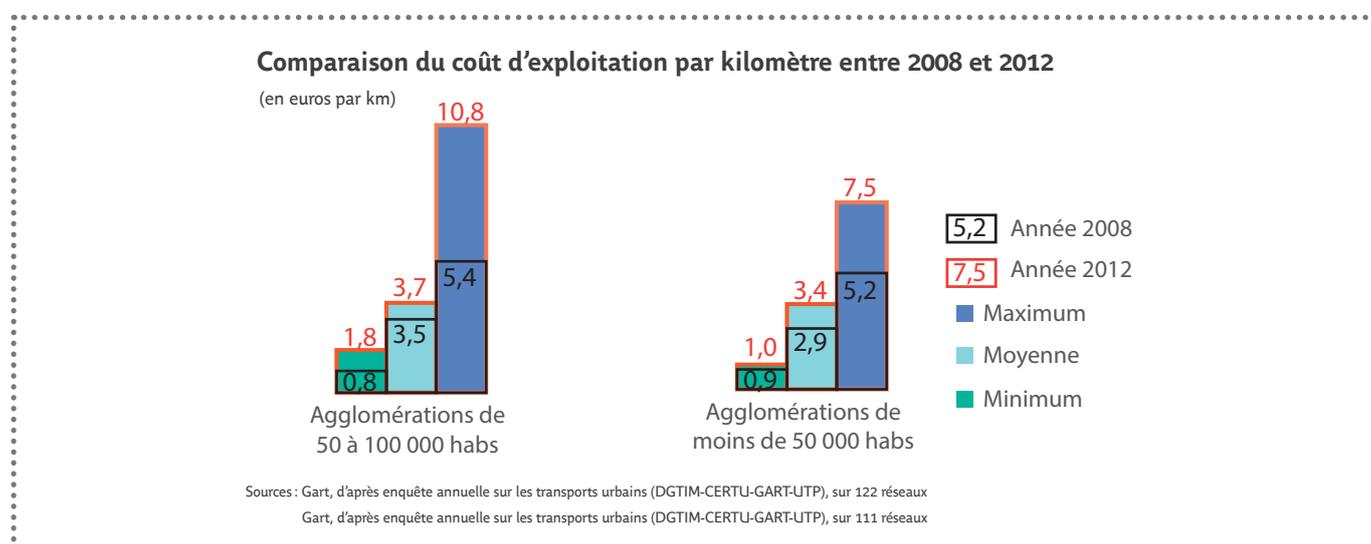
Plus le nombre d'habitants à desservir est important, plus les coûts d'investissement et de fonctionnement augmentent. Il faut en effet multiplier les kilomètres pour aller « chercher » les habitants dans les zones de moins en moins denses. Le coût de fonctionnement au voyageur transporté se met à augmenter, lorsque que les nouvelles zones desservies sont peu denses. À l'inverse, la recette au voyageur transporté se dégrade : dans les zones peu denses, la clientèle est soit scolaire ou socialement aidée, ce qui induit une rentabilité moindre, soit très peu utilisatrice, ce qui se traduit par de faibles recettes Transport par an et par habitant.

Autrement dit, l'universalité du service de transport engendre une augmentation de la part des subventions publiques nécessaires à la couverture des coûts de fonctionnement, ce qui est problématique dans une période de contraction des capacités de financement.

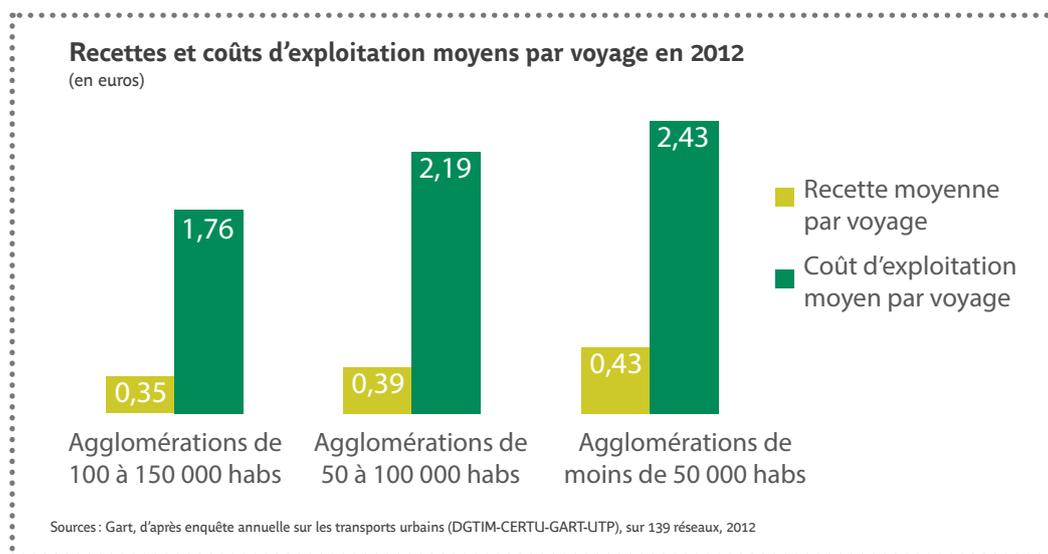
3 : Un défi pour assurer une desserte équitable des territoires

L'extension des Périmètres de Transports Urbains provoque une augmentation considérable du coût du kilomètre marginal, c'est-à-dire le coût supplémentaire du dernier kilomètre parcouru. Entre 2008 et 2012, le coût d'exploitation par kilomètre a doublé pour certains réseaux rattachés à une agglomération de 50 000 à 100 000 habitants. Cette hausse du coût d'exploitation n'est pas compensée par le Versement Transport, souvent faible dans les communes nouvellement rattachées, ni par les recettes commerciales, ce qui explique le recours de plus en plus important à l'emprunt. De 2010 à 2012, les sommes empruntées pour financer les transports urbains français sont passées de 576 millions d'euros à 1,174 milliard d'euros*.

* en euros 2012 pour l'ensemble des réseaux français, rapport annuel 2012 du GART



L'obligation de proposer une desserte homogène sur l'ensemble d'un territoire appartenant à un PTU entraîne également une augmentation des dépenses salariales, qui représentent plus de la moitié des coûts d'exploitation. Rapporté aux dépenses et aux recettes par voyage en 2012, il est flagrant qu'un voyage engendre des recettes largement inférieures aux coûts d'exploitation qu'il provoque. Cette différence ne cesse de s'accroître depuis plusieurs années, induisant la nécessité d'adapter les différents réseaux aux besoins, afin de se rapprocher d'un meilleur équilibre du ratio recettes / dépenses.



Zoom sur... le regard d'un élu sur l'élargissement des Périmètres de Transports Urbains



Charles-Eric Lemaignen

Président de la Communauté d'agglomération d'Orléans Val-de-Loire et président de l'Assemblée des Communautés de France

Dans quelles mesures l'augmentation de la taille des Périmètres de Transports Urbains est source de difficultés pour le financement des politiques de transport ?

« Quand vous êtes dans une zone dense, il y a plus de monde dans les bus ou les trams, il y a donc plus d'abonnements et de clients, ce qui se traduit par un rapport R/D (Recettes sur Dépenses) important. Toutefois, si il y a moins de monde, ce rapport R/D diminue. Le schéma intercommunal présenté par la loi NOTRe provoque l'extension des PTU et donc l'ajout de communes : les coûts de fonctionnement augmenteront

structurellement alors que les recettes seront dérisoires. De plus, dans ces zones semi-rurales et peu denses, il n'y a pas de Versement Transport, ce qui induit un recours aux ressources de la collectivité locale ».

Quel est l'impact de l'élargissement des PTU sur l'offre de transports publics et la restructuration du réseau ?

« Nous avons deux types de politique de transport. La première est une politique de type aménagement du territoire où chacun a droit à un arrêt de transport public à moins de 500 ou 300 mètres de chez lui. Le maillage du territoire est très fort avec la mise en place de bus pour les parties du territoire à l'écart. La deuxième, est une politique de transfert modal où la hiérarchisation du réseau permet de localiser l'offre là où il y a une demande forte, dans les centralités. Pour le reste du territoire, l'offre est moins importante ou parfois remplacée par du Transport à la Demande (TAD). L'élargissement des PTU demandent actuellement un mix entre ces deux politiques de structuration du réseau. Les AOMD se tournent d'avantage vers la deuxième politique, mais le TAD n'est pas assez efficace et innovant : il est nécessaire que les AOMD soient plus imaginatives

en matière de TAD car il représente une solution ».

Quelles sont les attentes des administrés, surtout dans les secteurs nouvellement intégrés dans les PTU ? Comment pensez-vous que le couple AOMD/Opérateur de transport peut y répondre ?

« La nouvelle carte intercommunale entraîne l'obligation aux communes isolées de faire un choix entre tel ou tel EPCI. Le transport public symbolise un élément décisif puisque ces communes vont regarder ce que chaque intercommunalité propose à ses administrés. Les communes et les habitants ont des attentes, il faut donc une palette de réponses suffisantes pour y répondre, d'où le besoin qu'AOMD et opérateurs de transports travaillent ensemble.

Je vois une rupture possible avec la baisse des dotations de l'Etat et le financement par le Versement Transport qui est à bout de souffle. La collectivité a deux choix : soit elle fait payer plus l'utilisateur, soit elle diminue l'offre. Une alternative est possible grâce au couple AOMD/Opérateur de transport qui peut optimiser le réseau et optimiser des solutions comme le TAD. Pour se faire, il faut changer sa manière de penser afin de réagir efficacement face à cette hausse des PTU ».

Dans un contexte de pénurie des ressources, d'augmentation du coût des transports et d'extension des Périmètres de Transports Urbains, de nouvelles réflexions en matière de mobilité sont indispensables pour répondre aux besoins des habitants et des territoires.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) recherchent donc logiquement avec tous les acteurs du transport, au premier rang desquels les entreprises opératrices, des solutions visant l'optimisation de l'offre de transport public, couplée à l'apport de réponses en accord avec les nouvelles mobilités. Les AOMD doivent s'adapter aux territoires moins peuplés, moins urbanisés et moins denses, ce qui complexifie la gestion des transports en commun. Elles doivent donc porter leur attention sur des réponses efficaces, du point de vue du service, et économiquement viables, tant pour les usagers, l'AOMD, que le délégataire. La question de l'équilibre des entreprises de transports est ainsi un point central puisque, pour développer le réseau et le gérer de manière efficace et durable, il faut être dans une situation de rentabilité.

Parallèlement, la thématique de la mobilité est foisonnante. De nouvelles formes de mobilités apparaissent, tant en termes de comportements que de pratiques, ce qui représente aussi un paramètre à prendre en compte pour parvenir à optimiser l'offre de transport public. Une analyse de ces nouvelles mobilités est donc une opportunité pour répondre aux difficultés des transports en commun et continuer à rendre aux habitants un service public à la hauteur des enjeux de développement des territoires.



Une analyse de ces nouvelles mobilités est donc une opportunité pour répondre aux difficultés des transports en commun et continuer à rendre aux habitants un service public à la hauteur des enjeux de développement des territoires.



II

Une mobilité en évolution, source de nouvelles réponses

A: Des nouvelles attentes qui influencent les besoins de mobilité

1: La ville en mouvement, la ville en changement

La ville est désormais en pulsation continue. Les modes de vie changent : des horaires de travail moins réguliers, plus décalés, un temps accordé aux loisirs en augmentation. La multiplication de ces pulsations urbaines provoque des périodes de pointe de plus en plus étalées, ce qui oblige les transports en commun à s'adapter, quelle que soit la taille de la ville :

L'éveil de la ville : à partir de 5h30, les premiers salariés partent

La grande migration du matin : de 7h à 9h avec les salariés et les scolaires

La mi-journée : de 12h à 14h pour de nombreuses activités personnelles

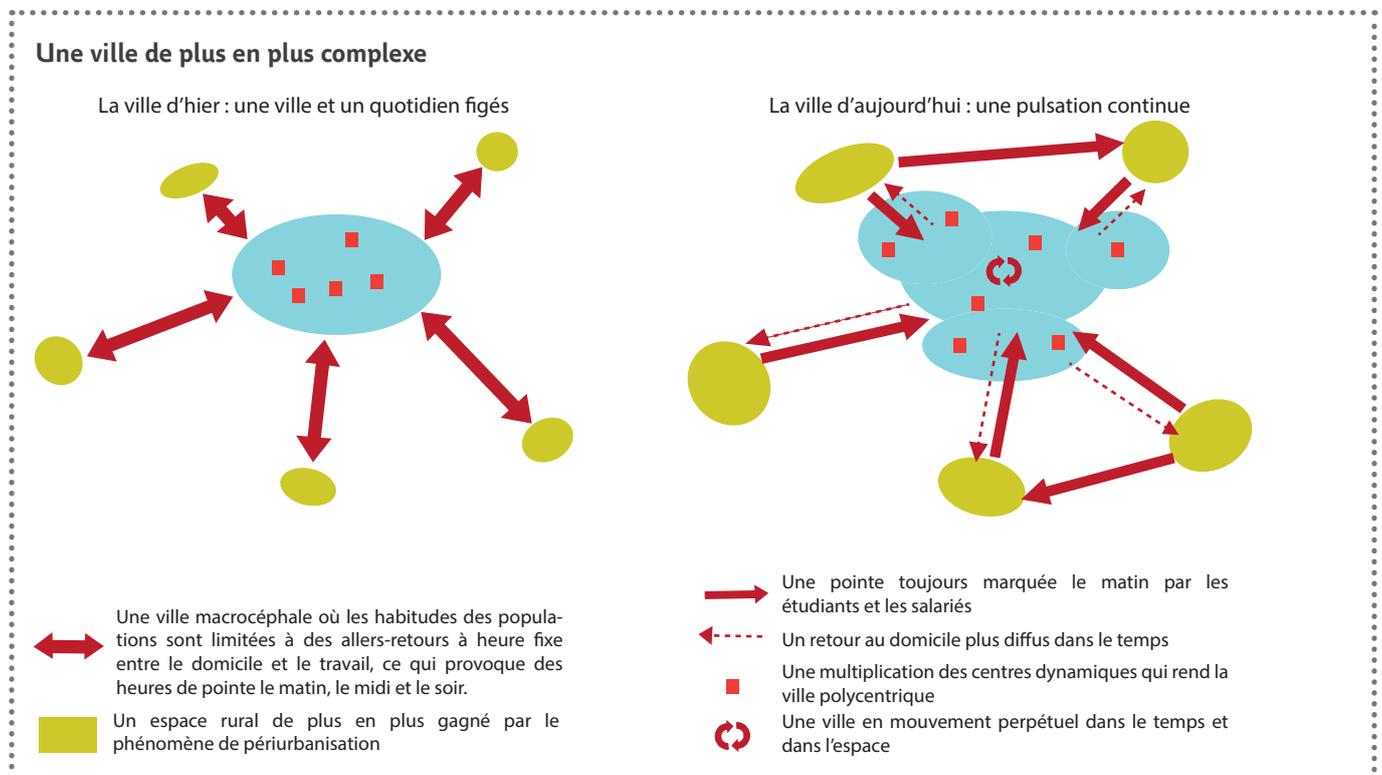
L'après-midi jusqu'à 16h : activités de consommation, loisirs
et démarches administratives

La fin de journée : de 16h à 20h où s'enchaîne de nombreuses activités avant le retour au domicile

La soirée : de 20h à 22h, moment de sortie et de vie sociale

La nuit elle-même : de nombreuses activités sociales et professionnelles

Ces pulsations continues participent à la plasticité de la ville : une plasticité qui est tout d'abord physique, puisque la ville se dé-densifie, s'étend et devient polycentrique en raison de la multiplication des activités sur une journée : travail, études, achats, loisirs, santé et démarches administratives génèrent une multiplication des destinations. La déformation est également abstraite puisque les réservoirs où se trouvent les populations se déplacent dans la journée.



Les réservoirs de population se déplacent entre le départ du domicile et le retour. Une zone d'habitat dense est réservoir le matin et un générateur le soir, alors que le lieu de travail est un générateur le matin et un réservoir à la mi-journée.

Les transports publics servent ces pulsations en s'adaptant à cette ville en mouvement en modulant la densité de l'offre à différentes échelles temporelles : entre les jours de la semaine et le week-end ou au sein d'une même journée.

2 : Des nouveaux comportements de mobilité

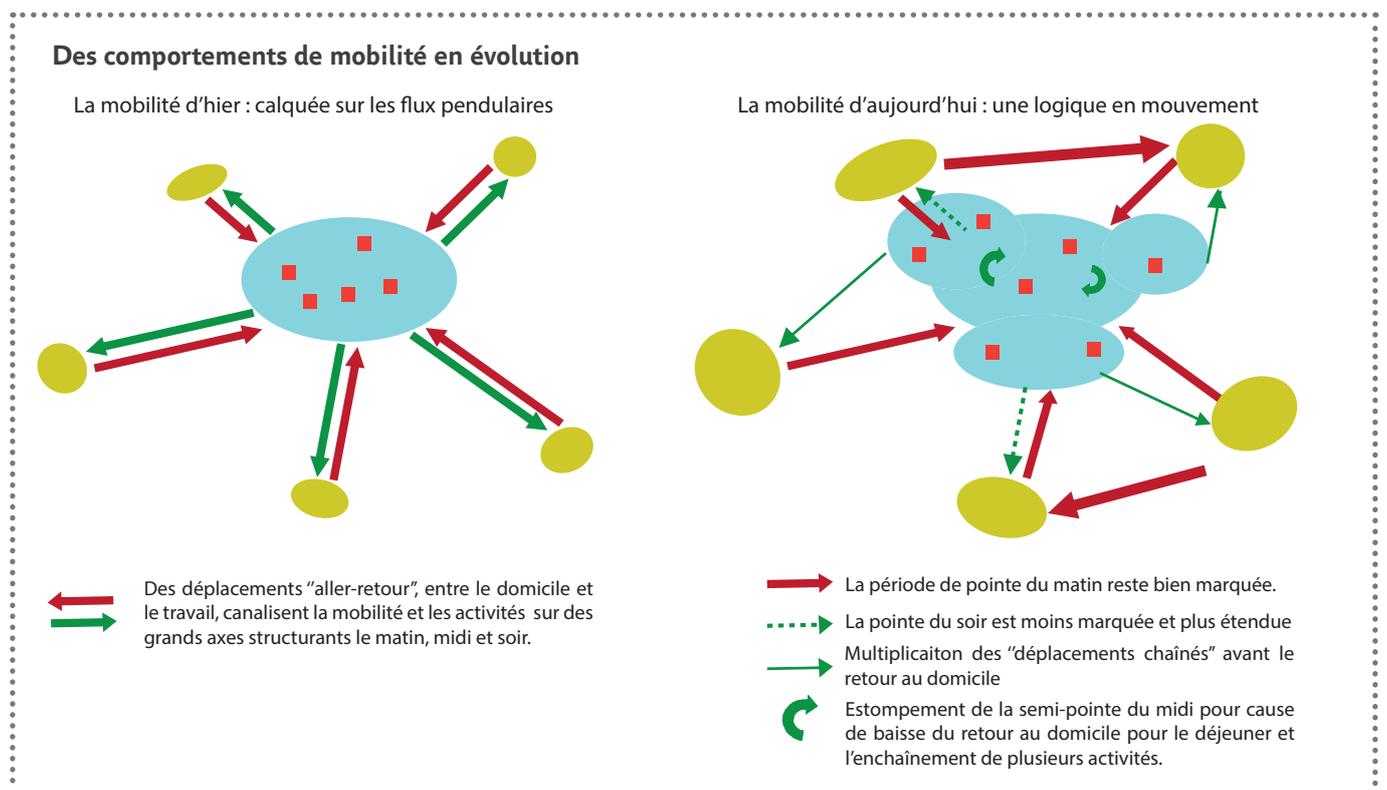
La ville ne se résume plus seulement en un lieu de travail, d'étude et de consommation. Les différents groupes qui composent la population de la ville sont de plus en plus variés et ont des attentes particulières concernant les transports. Les découpages par âges ou par catégories socioprofessionnelles ne suffisent pas à décrire la diversité des situations personnelles et des besoins en mobilité. Les motifs de déplacements sont particulièrement pertinents pour comprendre les comportements de mobilité des habitants d'un PTU hors Île-de-France :

Les déplacements domicile-travail/lieux d'études : les actifs et les étudiants avec des besoins de mobilité importants aux heures de pointe du lundi au vendredi (hors vacances scolaires). L'enjeu principal des transports publics est l'attractivité.

Les déplacements domicile-lieux de scolarisation : les enfants et les adolescents avec des besoins importants le matin et en fin de journée où ils peuvent enchaîner avec des activités périscolaires, du lundi au samedi matin (hors vacances scolaires). L'enjeu principal des transports publics est la ponctualité.

Tous les déplacements (hors flux pendulaires et scolaires) : toute la population, toute la journée, toute la semaine et toute l'année. Les besoins de mobilité sont multiples et propres à chacun en fonction de ses activités et de sa destination. L'enjeu principal des transports publics est la régularité et la fiabilité.

Ces différents groupes ont des besoins communs ou propres à chacun, ce qui impacte l'usage de la ville du point de vue spatial et temporel. La mobilité d'aujourd'hui est plus complexe que celle d'hier et ne peut se résumer à la logique des déplacements pendulaires, autrement dit les allers-retours.



L'enchaînement de plusieurs parcours au cours de la journée permet de construire de véritables stratégies quotidiennes de déplacements. La mobilité obligée, c'est-à-dire celle induite par le travail ou les études, diminue, alors que les « déplacements chaînés » se multiplient avant le retour au domicile : loisirs et achats sont des activités de plus en plus influençantes en matière de mobilité, ce qui explique que le samedi et les vacances scolaires sont des jours très mobiles. Ces périodes génèrent une mobilité spécifique à laquelle le transport public doit s'adapter puisque les réseaux actuels sont encore trop souvent conçus en systèmes fixes et calqués aux besoins pendulaires.

3 : Des solutions de mobilité plus variées

Parallèlement à la nouvelle spatialité et temporalité de la ville, de nouvelles pratiques de mobilité se sont développées. L'essor de l'utilisation de ces nouveaux modes, qui forment les transports de demain en milieu urbain et périurbain, est la conséquence de l'individualisation des transports en commun et de la mise au service du collectif des transports individuels. Les populations s'adaptent à cette nouvelle mobilité en mettant en place des pratiques appropriées à leurs besoins, ce qui influence aussi les transports publics.

Les nouvelles pratiques de mobilité dans les petits et moyens réseaux

		Caractéristiques	Avantages/Particularités
Mobilité individuelle	Vélo en Libre Service	<ul style="list-style-type: none"> • Symbole de la mobilité douce • Location automatisée de très courte durée comprenant des stations maillant le territoire • Immédiatement accessible 24h/24, 7j/7 	<ul style="list-style-type: none"> • Economiquement rentable • Favorise l'intermodalité • Desserte fine et ponctuelle en centre-ville • Un stationnement sécurisé
Mobilité collective d'initiative	Covoiturage	Utilisation d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers pour effectuer tout ou partie d'un trajet commun	<ul style="list-style-type: none"> • Site internet permet de mettre en relation et de planifier les trajets • Peut être organisé par centrales de mobilité, associations, entreprises ou individu seul
	Autopartage	<ul style="list-style-type: none"> • Les utilisateurs disposent d'une automobile à la carte avec une adhésion préalable et réservation • Un site Internet permet de réserver et de visualiser les emplacements des véhicules disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> • Economique : le conducteur paie uniquement en fonction de son utilisation • Mutualise les voitures particulières • Flotte de véhicules disponibles 24h/24, 7 j /7
Mobilité de masse	Transport à la Demande	<ul style="list-style-type: none"> • Desservir des zones peu denses ou mal desservies par le réseau de transport public local • Réservation par téléphone ou internet 	<ul style="list-style-type: none"> • S'adapte aux horaires et aux attentes des voyageurs • Différents types de TAD
	Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Transport public le plus courant • Facilement adaptable aux territoires sans infrastructures lourdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Souvent mal perçu par les usagers : pas assez rapide, retard, mal adapté aux besoins... • Recherches sur le bus de demain
	BHNS	<ul style="list-style-type: none"> • Bus à Haut Niveau de Services • Voies séparées réservées aux BHNS et caractère prioritaire face à d'autres usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> • Haute fréquence de passage • Vitesse commerciale élevée • Innovant, performant et confortable

sources : Ministère de l'écologie, du Développement Durable et de l'Energie, RATP Dev

Le Transport à la Demande, une réponse à challenger

Le Transport à la Demande se définit comme des « services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité est supérieure ou égale à 4 places, y compris le conducteur »*.

*Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes

Les différents types de Transports à la Demande

Type de TAD	Ligne virtuelle	Arrêt à arrêt	Porte à arrêt	Porte à porte
Description	Ligne classique dont tout, ou partie de l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation	Arrêts fixes mais itinéraires et horaires déterminés en fonction de la demande	Prise en charge à domicile pour des destinations fixes avec des horaires libres ou fixes	Très proche du taxi : prise en charge à domicile et dépose au point d'arrêt voulu
Avantages	Adapté lorsque la demande est faible et géographiquement concentrée	Idéal pour milieu urbain et interurbain Adapté à la demande Permet de réduire les coûts	Horaires libres : Adapté si la demande n'est pas concentrée dans le temps Horaires fixes : Pertinent en milieu rural et périurbain Coût raisonnable Permet rabattements sur lignes régulières	Idéal pour l'utilisateur Adapté en milieu rural Flexible
Inconvénients/Besoins	Pas de prise en charge à domicile, parcours figé	Nécessite un logiciel d'optimisation pour gérer les itinéraires et les horaires	Solution onéreuse Conventionnement complexe	Solution onéreuse Concurrence avec les taxis Besoin d'un logiciel d'optimisation

Sources : d'après DRE Champagne-Ardenne et MOBITER

4 : Les innovations numériques au service de la mobilité

Que l'on fasse une distinction par catégorie socioprofessionnelle ou par tranche d'âge, l'utilisation d'Internet s'est totalement démocratisée. Selon la dernière étude de l'INSEE publiée en juin 2013, près de 80 % des Français disposent d'un ordinateur et d'une connexion Internet haut débit en 2012. Ce taux frôle les 100 % pour les 15-29 ans et les cadres, et il atteint même 25 % pour les seniors de plus de 75 ans. Les Français sont donc « hyper-connectés » : internet s'est introduit dans leurs habitudes pour communiquer, s'informer et consommer. Cette généralisation de l'Internet est à rapprocher, ces dernières années, de la progression des réseaux de téléphonie, offrant un nouvel usage au téléphone mobile : l'accès à Internet. Couplé avec la démultiplication des terminaux mobiles dits « intelligents », tels que les Smartphones et les tablettes, les pratiques « P2P » explosent*.

Ces innovations numériques touchent directement les transports car elles permettent de plus en plus d'améliorer la qualité de la mobilité et de la diversifier. Les réseaux sociaux, les applications pour smartphones ou encore les envois de messages par SMS permettent de se tenir au courant d'éventuelles perturbations, de trouver le trajet correspondant au mieux à ses attentes et de trouver des solutions alternative, comme le covoiturage.

Les AOMD ou les transporteurs exploitants sont plus nombreux chaque année à utiliser les réseaux sociaux comme une plateforme d'échange en temps réel, où chaque usager peut participer, mais également inciter la population à emprunter les transports publics. Ces nouvelles technologies entrent parfaitement dans le concept de « smart city » ou « ville intelligente ». Ce concept caractérise le développement urbain de demain dans le but de répondre aux besoins des institutions, des entreprises et des citoyens, tant sur le plan économique, social, qu'environnemental. La thématique des transports est au cœur de cette vision puisque les transports de demain assureront des flux intelligents, plus proches des besoins et en adéquation avec les évolutions de la société.

* Les réseaux de « pair à pair » sont des protocoles d'échanges de fichiers et d'informations entre des ordinateurs ou des smartphones qui sont en réseau.



Zoom sur... Les plateformes de mobilité au centre des préoccupations : l'exemple de Vienne

L'entreprise communale de Vienne, Autriche (Wiener Stadtwerke AG), en charge notamment des transports, a lancé en automne 2014 le pilote d'une toute nouvelle plateforme de mobilité à l'attention des Viennois. Un outil innovant qui joue la carte de la multimodalité et de l'interopérabilité. Zoom avec Mickael Lichtenegger, architecte du projet.

Qu'apporte la plateforme de mobilité au citoyen ?

Elle permet aux Viennois d'accéder dans un même endroit à la plupart des modes de transport mis à leur disposition qu'ils soient publics ou privés. On trouve le train, le bus, le tramway, mais aussi le vélo à la demande, les taxis, les sites de partage automobile, les voitures électriques et les bornes de recharges appelées à se développer fortement. L'architecture de la plateforme est ouverte et conçue pour permettre aux différents acteurs du transport de se connecter facilement et d'utiliser l'ensemble des ressources disponibles.

Quels sont les services proposés ?

La plateforme est conçue comme un véritable assistant de mobilité pour le citoyen. Elle est accessible depuis un smartphone via une interface conviviale et intuitive, et intègre des outils de géolocalisation. Elle fédère l'ensemble des services nécessaires à la mobilité : toute l'information sur les transports disponibles, un service de réservation, de paiement et de facturation en ligne. Cette dernière est mensuelle et comptabilise l'ensemble des modes utilisés durant le mois.

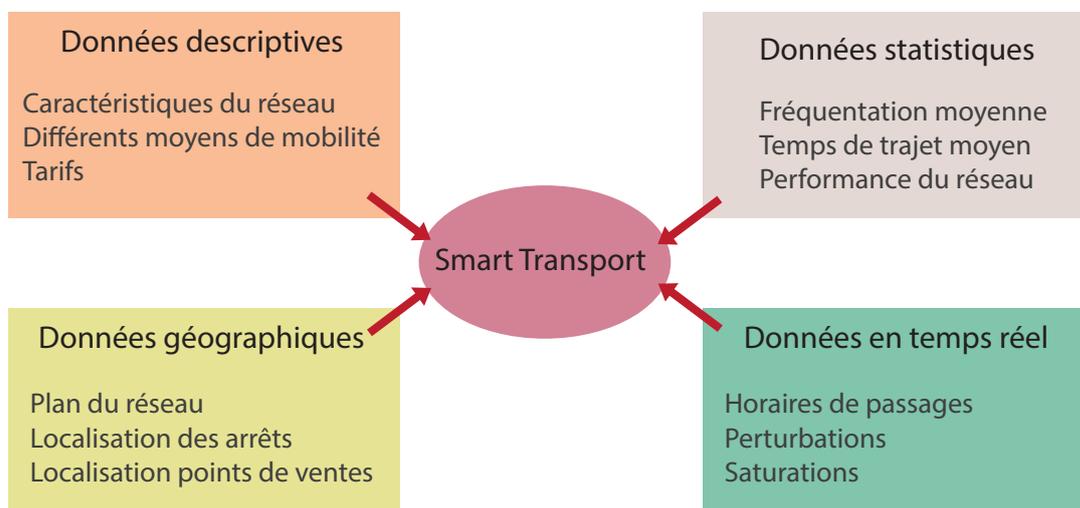
Quel est le rôle des transports publics dans ce nouveau contexte ?

Le marché du transport est en pleine mutation et attire de nouveaux entrants comme les pure players du numérique. La mobilité ne se résume plus aux seuls moyens de transport, elle est un carrefour où de multiples acteurs convergent : les opérateurs de transport, mais aussi les plateformes de réservations en ligne, les fournisseurs de solutions techniques, les opérateurs de télécommunications, les services de télépaiement, etc. La mobilité implique une coopération de tous ces acteurs. Nous pensons cependant que l'opérateur de transport public doit rester l'épicentre du système car il a la connaissance du marché. Il est en lien avec le client et avec l'ensemble des acteurs de la ville. Les opérateurs de transport public sont aussi les plus à même d'interconnecter les plateformes régionales avec les plateformes d'intégration globale. Surtout ils ont la confiance des citoyens et servent, avant tout, l'intérêt commun.

Source : Interview réalisée par Gaëlle Bézier pour RATP Dev, Dev mag' N°11, octobre 2014.

L'open data est un processus d'ouverture et de partage des données qui consiste à les mettre à disposition de tous facilement et gratuitement dans l'optique de les exploiter. Cette ouverture des données contribue à rendre encore plus intelligente la ville de demain. Par l'exploitation des données de consommation de voyageurs, la ville connectée connaît l'exacte nature des déplacements. Ainsi, l'offre de transport s'adapte au mieux aux besoins spécifiques des usagers sur un territoire précis : c'est l'émergence du « **Smart Transport** ». Au plus près des besoins des usagers, il optimise les ressources du transport public et le réseau.

L'open data au service d'une mobilité intelligente



Sources : Laboratoire d'Economie des Transports, 2014.

Le numérique représente également une nouvelle vision de la relation client-transporteur : les usagers deviennent des acteurs au même titre que les AOMD et les transporteurs. Les innovations technologiques permettent de recueillir et de mieux comprendre les besoins des voyageurs. L'utilisateur est ainsi intégré aux différentes réflexions concernant le réseau de transport en commun : il peut s'exprimer sur les réseaux sociaux ou encore participer concrètement à l'amélioration du réseau par l'intermédiaire d'enquêtes qualitatives ou de sondages.

L'open data et la smart city influencent donc directement l'organisation des transports en commun, mais également les réflexions centrées sur des innovations technologiques. Ces innovations permettent de faciliter au mieux l'utilisation des transports publics, et plus généralement la mobilité. L'attention est aujourd'hui centrée sur plusieurs pistes concernant le fait de :

- Payer avec son smartphone
- Créer et améliorer les applications pour smartphone afin d'informer les usagers, de faciliter son déplacement et de favoriser l'intermodalité
- Continuer à créer et développer des applications et plateformes d'échanges pour organiser le covoiturage et l'autopartage. Les transporteurs s'intéressent de plus en plus à l'heure actuelle à ces opportunités technologiques susceptibles d'influer sur la mobilité.

B : Des nouvelles formes de réponses en matière de mobilité

1 : La nécessité d'une nouvelle approche des réseaux de transport public

Selon l'expérience de l'exploitant de transport et des élus en charge des transports, le réseau type n'existe pas. Aucun réseau ne peut être qualifié d'idéal dans le sens où il pourrait se dupliquer automatiquement sur n'importe quel territoire. En effet, un réseau doit servir un territoire, tant du point de vue de la demande potentielle, qu'au niveau des contraintes de financement. Il doit donc s'adapter aux spécificités du territoire et à ses contraintes financières, politiques et sociales, afin d'aboutir au meilleur compromis. Ce qui explique pourquoi il n'y a pas un modèle universel de réseau de transports en commun.

Assurer les déplacements vers les lieux de travail, d'apprentissage et d'études le matin et le soir n'offre qu'une réponse partielle. Le réseau doit être structuré en prenant en compte les déplacements quotidiens des habitants du PTU dans leur ensemble et non plus seulement des déplacements par période de la journée dé-corrélés les uns des autres. Dans le but de convaincre de plus en plus de personnes de faire le choix des transports publics, il faut repenser l'offre en proposant une continuité du service. Deux objectifs sont donc à concilier : maximiser la couverture du territoire et renforcer l'efficacité du réseau des transports en commun.

Pour garantir un réseau de transport public performant, il est nécessaire de dépasser l'idée d'une hausse du volume de l'offre de transport. Il est nécessaire de comprendre les activités de la population et de privilégier la compréhension des contraintes qui pèsent sur les déplacements pour que les solutions proposées soient attractives.

Royan : un réseau de transport adapté à son territoire

L'exemple de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique est la démonstration de la prise en compte des particularités du territoire. En effet, l'approche du réseau est centrée autour des spécificités du territoire, ce qui se traduit par l'exigence de la temporalité socio-économique de la ville pour concevoir le réseau. «La période scolaire, la saison touristique et le reste de l'année, sont à l'origine de trois réseaux complémentaires» selon Véronique Coutaz, Adjointe au Responsable transport de la CA de Royan.

RÉSEAU PERMANENT ET SCOLAIRE

Réseau structurant :

- Fonctionne toute l'année (sauf dimanche et fériés)
- 10 lignes régulières du lundi au samedi
- Principalement situé en coeur de ville dense

Réseau secondaire :

- Toute l'année sauf vacances scolaires
- 44 lignes matin et soir (et mercredi midi) du lundi au samedi
- Terminus aux établissements scolaires
- Disponible pour tout le monde

UN RÉSEAU DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN COMPLÉMENT

Transport «À la demande» : (Dans le PTU de Royan)

- Pour toute personne vivant à plus de 500m d'un arrêt
- Transport du domicile à l'arrêt le plus proche

Transport «À la demande» : (Hors du PTU de Royan)

- En correspondance avec des lignes départementales
- Une ligne départementale à destination de La Rochelle
- Une ligne départementale à destination la gare TGV de Surgères

RÉSEAU ESTIVAL

Ligne 31

- Fonctionne du premier week end des vacances d'avril à fin septembre
- Tous les jours (fériés compris)
- Plus de cadencement en juillet et en août
- Correspondance avec le réseau structurant, estival, les horaires
- des trains et le Bac de Royan pour traverser l'estuaire
- Dessert le club med et le zoo de la Palmir

Ligne 32

- Fonctionne en juillet et août
- Tous les jours (fériés compris)
- Dessert les campings et passe au plus près des plages
- Correspondance avec le réseau structurant, estival, les horaires des trains
- Horaires adaptés chaque année en fonction de l'arrivée et du départ des trains

* Source : Véronique Coutaz, adjointe au responsable Transport de la CA de Royan

Le réseau de la Communauté d'Agglomération de Royan est également adapté chaque année en fonction des horaires de train et des correspondances avec le réseau estival. Des réflexions sont également menées pour rendre le réseau plus lisible, encourager son utilisation et s'adapter au territoire en perpétuel évolution et changement.

Le réseau idéal n'existe donc pas en raison de cette multiplicité des territoires. Le réseau de Royan est spécialement conçu pour répondre aux attentes des habitants permanents et de l'afflux de touristes pendant la saison estivale de la ville, mais ne conviendra pas à une autre ville. Cette nouvelle approche est donc davantage centrée sur des solutions relatives à la couverture du territoire, dans le but de s'adapter aux spécificités de ce dernier. Pour se faire, il faut prendre en compte les nouvelles pratiques de mobilité, les exigences liées aux populations et les contraintes découlant du contexte économique. Par conséquent, une réponse est possible si l'AOMD, l'opérateur de transport et les usagers travaillent ensemble pour construire un réseau ajusté aux besoins. Cela se concrétise par la nécessité de coordonner un ensemble d'éléments impactant directement ou indirectement la construction d'un réseau de transport public dans l'optique de repenser ce réseau dans son ensemble.

2: Mieux coordonner un système aux composantes multiples

Les nouvelles formes de réponse s'appuient sur un élément essentiel : la coordination de tous les éléments qui influencent directement ou indirectement la mobilité. La coordination en matière de mobilité connaît déjà des prémises avec le covoiturage ou l'auto partage. Ces nouvelles pratiques de mobilité se sont développées par l'intermédiaire de l'économie collaborative, dans laquelle l'usage l'emporte sur la propriété. Le service n'est plus délivré de haut en bas, l'offre devient partagée, multiforme et émane maintenant des utilisateurs eux-même qui s'auto-organisent. Ces pratiques explosent grâce à l'émergence de plateformes de services simples à utiliser qui coordonnent et mettent en relation un grand nombre d'offres et de demandes. L'économie du partage, appliquée au secteur du transport et de la mobilité, est donc possible pour la mobilité collective d'initiatives individuelles, mais aussi pour celle relative aux transports publics.

La coordination de toutes les composantes de la mobilité est nécessaire. Certaines questions politiques doivent être intégrées dès le début des réflexions afin d'optimiser et de corréliser au mieux les ressources et les besoins de chaque acteur du transport public. Les transports en commun symbolisent l'un des leviers possibles dans le débat actuel concernant l'évolution de la ville et le changement d'équilibre du territoire. La question de la dédensification, avec des centres qui se vident alors que les périphéries se développent, impacte directement les transports publics. L'aménagement du territoire cherche à tendre vers un équilibre du territoire, dont la mobilité en est un élément primordial. La mobilité est donc à prendre en compte dans une coordination globale du territoire, au même titre que les politiques sociales et économiques. Le but est de pouvoir répondre aux besoins, tout en s'adaptant aux diversités de situations et aux spécificités de chaque territoire.

Pour ce faire, une bonne politique de mobilité jouxte un certain nombre d'autres politiques ou questions telles que :

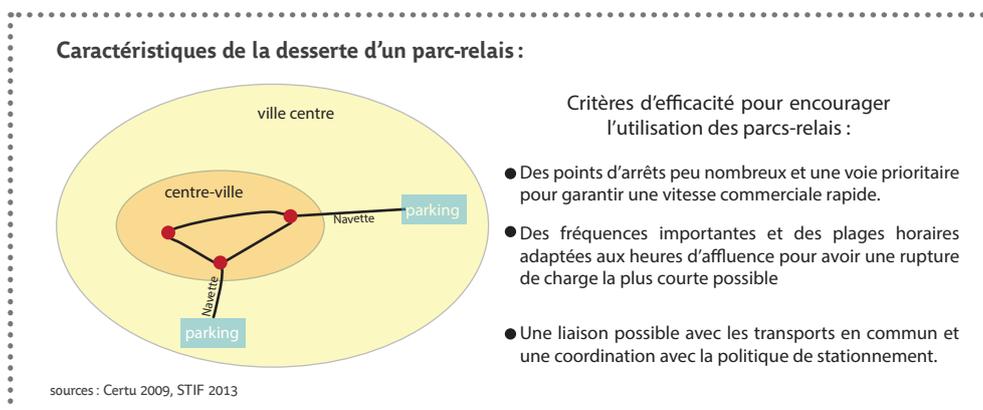
> La prise en compte des parties prenantes

Les attentes et les besoins des usagers sont la composante essentielle des réflexions en termes de mobilité et de transport public pour comprendre les enjeux, être à l'écoute des préconisations, partager et co-construire certaines solutions. De plus, les parties prenantes, non directement impliquées, mais qui sont néanmoins impactées par le système transport, doivent aussi être pris en considération. Les riverains, les commerçants ou encore les salariés, qu'ils soient ou non usagers des transports en commun, sont touchés par le tracé des lignes de transports ou le choix de la localisation des arrêts dans les centres urbains. Par exemple, la construction d'un arrêt de bus peut être à l'origine d'une rénovation urbaine d'une partie de l'espace public ou favoriser l'attractivité d'un commerce. A l'inverse, si elle est mal pensée ou concentrée, elle peut affecter la survie économique d'un commerce ou d'un quartier.

> Des éléments connexes aux transports publics

Les parcs-relais

Les parcs-relais sont une option de plus en plus partie prenante des politiques de mobilité. Pour être pertinents, ils doivent coordonner les besoins des usagers et garantir une desserte efficace. Le parc-relais est un parking situé en périphérie du centre dense d'une ville centre et est directement relié au centre-ville par un système de transport collectif régulier et fréquent. Ces parcs-relais permettent de décongestionner le centre-ville, d'améliorer son accessibilité, de redonner l'espace aux modes doux et de limiter l'usage de la voiture particulière.



La politique de stationnement

La politique de stationnement est un élément majeur à prendre en compte lorsque l'AOMD organise un réseau de transport public. De nombreuses options s'offrent aux AOMD, comme le fait de rendre le stationnement gratuit ou payant, ou encore de supprimer des places de stationnement.

Le stationnement influe également sur l'aménagement des centres urbains, la circulation, la place sur la voie publique et touche une multitude d'acteurs qui peuvent être impactés de manière indirecte comme les commerçants ou les habitants.

Zoom sur... la politique transport

La position de la FNAUT : Interview de Jean Macheras



Jean Macheras

Pilote du réseau déplacements urbains,
Fédération Nationale d'Usagers des Transports

Quels rapports doivent entretenir les AOMD et le transporteur ?

Les AOMD doivent travailler en accord avec les transporteurs sur des thématiques plus larges que le transport en lui-même. Le transporteur peut aider les AOMD en les conseillant et en apportant son expérience si l'AOMD en ressent le besoin. Ils doivent aussi travailler ensemble pour faire une politique globale : le transporteur n'a pas le pouvoir de décider la mise en place de couloirs réservés pour les bus ou encore l'instauration

de parcs-relais. Pour la FNAUT, ces deux acteurs centraux de la politique des transports en commun sont efficaces s'ils s'écoutent sur des sujets primordiaux comme la politique de stationnement, l'aménagement de la voirie ou l'aménagement de chemins agréables pour se rendre aux arrêts de transport public.

Quels éléments doivent être intégrés à la politique transport afin de la rendre plus efficace ?

La mobilité douce doit être prise en compte afin de faciliter le déplacement à vélo ou à pieds pour rejoindre un arrêt de transport public ou finir le déplacement jusqu'au lieu de destination final. Il faut également travailler sur l'accueil c'est-à-dire la qualité de l'abri de bus, de TAD, en faisant quelque chose d'agréable, d'entretenu, proche des lieux d'activités, de commerce pour donner envie d'y aller et donc de prendre les transports en commun. Le potentiel usager est très sensible à cela, à l'effet visuel qui doit donner envie. Une politique

de transport de qualité intègre également une politique d'information sur ces points d'arrêt avec des plans, des horaires ou encore des affiches culturelles.

Quelle est la position de l'usager face aux transports publics et à ses évolutions ?

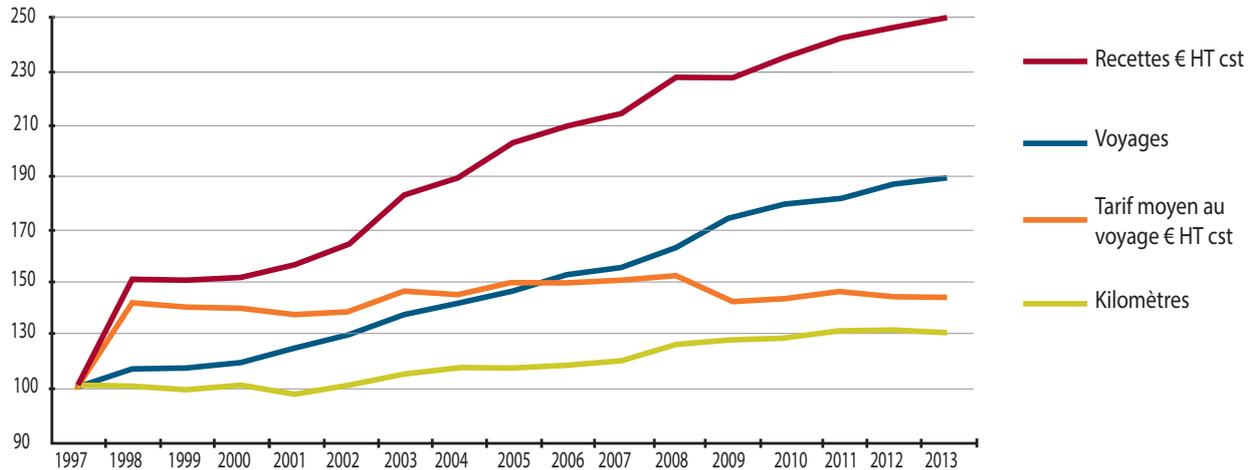
L'usager a bien conscience de l'importance des transports publics pour l'avenir : l'inflation du prix du pétrole, la possession d'une voiture de plus en plus remise en cause avec l'évolution des mentalités ou encore les considérations environnementales qui se développent. Pour ce faire, il faut une politique de transport qui correspond aux attentes des gens. Ceux-ci sont prêts à payer un peu plus si le service est adapté et de qualité. Cette politique doit regrouper toutes les composantes déjà citées afin de favoriser l'utilisation du Transport à la Demande, des transports en commun et la mobilité douce. Aujourd'hui, ¼ des déplacements en voiture font moins d'un kilomètre ce qui représente 15 minutes de marche. Tout est lié : marche, vélo, transports en commun.

3 : Une adaptation nécessaire de la tarification pour répondre aux besoins réels

L'ajustement de la politique tarifaire aux coûts réels du transport est souvent craint en raison de la réaction des utilisateurs. Cependant, des AOMD ont relevé ce pari en suivant l'évolution de l'inflation en effectuant des augmentations progressives et non ponctuelles, afin de ne pas heurter les clients à des hausses importantes. A titre d'exemple, c'est le choix effectué par Annecy et les résultats sur la fréquentation sont significatifs : entre 1997 et 2013 les tarifs ont augmenté d'année en année, tout comme le nombre de voyages. Le réseau est donc financé en majorité par les recettes commerciales.

Annecy : Une augmentation des tarifs couplée à une hausse de la fréquentation

(base 100 en 1997)



Sources : Base de données UTP

La gratuité, « une fausse bonne idée » ?

La gratuité en France et dans le monde

En France, 28 communes ont fait le choix de la gratuité de leurs réseaux : la première fût Colomiers en 1997. Ce sont toutes des petites et moyennes villes, depuis 10 000 habitants à Figeac jusqu'à 46 000 à Aubagne. Dans le reste du monde, plusieurs grandes villes ont fait ce choix, comme Tallinn en Estonie, depuis 2013 ou encore Sheffield, au Royaume-Uni, entre 2007 et 2014. D'autres villes instaurent une gratuité partielle pour quelques lignes de bus, à l'instar de Corvallis, aux Etats-Unis, ou pour les habitants de la ville comme à Torreveja en Espagne.

Des limites à la gratuité

La gratuité dans les transports publics revient aujourd'hui à l'ordre du jour des débats publics : elle est mise en avant comme l'une des réponses possible aux difficultés économiques rencontrées par les collectivités locales. Toutefois, aucune étude n'a réussi, à ce jour, à quantifier les transferts modaux de la voiture personnelle vers les transports publics, liés à la gratuité. La hausse de la fréquentation est elle-même à relativiser puisque, passé l'effet attractif de la nouveauté, la fréquentation suit une évolution identique à celles des réseaux payants. Une comparaison entre Châteauroux, réseau gratuit depuis 2002, et Cherbourg, où les tarifs sont plus élevés, est significative des limites de la gratuité des transports en commun. Avec des PTU comparables en termes d'habitants et des revenus moyens par foyer fiscal quasiment similaires (environ 1730€ en 2012 selon l'INSEE), le taux d'utilisation des transports publics en 2012 est de 62 voyages par habitant à Châteauroux, pour 66 à Cherbourg, alors que la moyenne est de 39 voyages dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Une modulation des tarifs semble nécessaire pour les experts du transport en commun qui formulent certaines préconisations* :

- **Augmenter régulièrement les tarifs, chaque année, en suivant l'inflation ;**
- **Adapter les prix à l'évolution de l'offre de services** en réévaluant les prix en fonction de l'accroissement du réseau ;
- **Réorganiser la tarification sociale** afin de mieux la réguler. Plus de la moitié des voyages, dans les PTU de moins de 150 000 habitants, sont effectués avec des titres de transports réduits ou gratuits ;
- **Mettre en place une tarification solidaire** avec des tarifs modulés **en fonction des revenus** du foyer du voyageur et non plus en fonction de son statut socioprofessionnel : par exemple, certains retraités ont un pouvoir d'achat supérieur à celui des jeunes actifs. La réalité économique et sociale des habitants est davantage prise en compte, ce qui permet de mieux cibler les populations à faibles ressources ;
- **Renforcer la lutte contre la fraude** qui peut engendrer jusqu'à 20 % de perte des recettes commerciales dans certains réseaux.

*Cour des comptes, Rapport public annuel 2015-février 2015, 2015.
LTP & GART : Tarification des réseaux de transports urbains 2013, GITL 2014

Bournemouth : un réseau performant exclusivement financé par la tarification

Bournemouth Transport Limited (BTL) est le premier opérateur de bus de l'agglomération de Bournemouth, station balnéaire au sud de l'Angleterre. Sous l'appellation Yellow Buses, cette filiale de RATP Dev opère ce réseau avec une flotte de 132 véhicules. Sans aucune subvention directe, le financement est principalement assuré par les recettes commerciales. La grille tarifaire est incitative et simple, avec une offre au voyage à la durée, assortie de réductions. Cette politique tarifaire est associée à des services à valeur ajoutée, ce qui se traduit par une hausse du trafic de 61 % entre 2008 et 2014, avec des recettes suivant les mêmes proportions.

Zoom sur... la politique tarifaire

Regard d'un élu, Gilbert Meyer, maire de Colmar, Président de la CA de Colmar



Gilbert Meyer
maire de Colmar et Président de la
Communauté d'Agglomération de Colmar

Quelle est la place donnée à la tarification dans le contexte actuel des transports en commun ?

La gratuité des transports en commun ne m'apparaît pas être une bonne solution pour les utilisateurs. La gratuité banalise le service et lui enlève sa pertinence. Il est donc important que l'utilisateur/client participe financièrement au coût du service. Les services de transports en commun (TC) ne peuvent être équilibrés par les seules recettes commerciales mais ils doivent conserver une participation des clients. Il semble pertinent d'adapter, le plus finement possible, les tarifs aux catégories de population :

- personnes âgées de plus de 65 ans, de plus de 70 ans qui sont incitées à utiliser les TC ;
- les scolaires (collégiens, lycéens) ;
- sans oublier les demandeurs d'emploi et les personnes handicapées.

Quels seraient pour les usagers, les critères qui permettraient de justifier / de rendre acceptable une hausse des tarifs dans un réseau de TC ?

Des rotations fréquentes et plus rapides améliorant la vitesse commerciale et rendant le transport public plus compétitif par rapport à la voiture. En outre, il est important d'offrir un confort aux voyageurs à travers des véhicules de qualité, le développement de l'information sonore et visuelle et des réaménagements des quais de bus. Enfin, il est logique que la tarification suive l'augmentation du coût de la vie.

Quelles sont selon vous, les évolutions souhaitables en matière de tarification des transports publics ?

Maintenir un taux de couverture (recettes / coûts de fonctionnement) tout en améliorant la compétitivité des TC par

rapport à la voiture : la meilleure tarification est sûrement une offre plus adaptée et fine. Il est important, aujourd'hui, de proposer aux clients des facilités de transports intermodaux en améliorant l'offre utilisant le train, le bus et le car départemental avec des correspondances efficaces qui limitent les effets de rupture de charge ainsi qu'une tarification intermodale attractive. Exemples des titres intermodaux développés en Alsace permettant soit de voyager à volonté pendant 24 heures sur tous les réseaux TER et bus (Alsa+ 24 H), ou la mise en place de billets combinés moins chers pour des catégories d'utilisateurs, les étudiants (Alsa+ Campus), les salariés (Alsa+ Job). Il y a lieu de ne pas perdre de vue que l'incitation au vélo contribue aussi dans les agglomérations à une meilleure fluidité des transports. A l'avenir, il convient de développer davantage la tarification et l'information multimodale à travers les Systèmes d'Information Multimodale (SIM) comme Vialsace pour que voyager en transports en commun soit simple, rapide et financièrement attractif.

Répondre aux enjeux en matière de transport public par Villes de France et RATP Dev

La crise des finances publiques à résoudre, l'extension des Périmètres de Transports Urbains avec la réforme territoriale en cours ainsi que l'émergence des nouvelles pratiques de mobilité invitent à repenser différemment les politiques de transport public sur les territoires. En effet, les principes sur lesquels elles ont été conçues sont en train de montrer leurs limites sur le plan économique. Ils sont en outre bousculés par l'évolution des technologies et des mentalités.

Les développements de cette étude permettent d'explicitier ces différents aspects. Pour Villes de France et RATP Dev, ils mettent surtout en lumière la nécessité que l'ensemble acteurs du transport, Autorité Organisatrices de Mobilité Durable, opérateurs de transport, voyageurs, et plus largement toutes les parties prenantes, dépassent la vision parfois trop classique qui prévaut dans l'organisation physique des réseaux, afin de relever le défi du maintien de la qualité de l'offre de transport public.

Il en découle un certain nombre d'enjeux :

- Pour apprendre à travailler ensemble pour améliorer la compréhension des enjeux et l'acceptation des solutions proposées et ainsi construire durablement la politique des transports en commun ;
- Pour implémenter dans le domaine des transports et des innovations offrant un panel de solutions permettant d'ajuster la réponse aux besoins et, au final, de mieux accomplir la mission de service public attachée à la desserte des territoires ;
- Pour coordonner des politiques distinctes (transport, voirie, stationnement, politiques sociales) et dont l'interaction a néanmoins une incidence forte sur le système de transport.

Pour autant, Villes de France et RATP Dev sont conscientes que ce processus de changement profond dans la manière d'aborder un projet de transport pour un territoire va demander du temps.

C'est pourquoi ces évolutions dont Villes de France et RATP Dev reconnaissent qu'elles sont absolument incontournables doivent s'accompagner d'actions concrètes et très pratiques pouvant être déployées immédiatement. Elles visent à anticiper l'effet de ciseaux particulièrement brutal qui affecte le financement des réseaux de transport de taille intermédiaire.

A cette fin, Villes de France et RATP Dev, dans le cadre de leur partenariat, préconisent un certain nombre de pistes de progrès sur trois grands axes :

> Une approche différente des réseaux de transport : reconstruire plutôt que réduire

- Renoncer à un système de couverture géographique uniforme du territoire pour hiérarchiser les lignes du réseau et assurer une complémentarité des modes de transports qu'ils soient publics, collectifs, privés, collaboratifs...
- Mieux adapter l'offre horaire de transport aux publics et aux différents temps de mobilité pour rendre le service attractif et améliorer la fréquentation.

> Une tarification plus juste et mieux dosée : de l'égalité à l'équité

- Corréler les tarifs avec la qualité de l'offre, la qualité des services et l'inflation ;
- Adapter les politiques d'abonnements et de gratuité/réductions sociales en faisant porter la tarification sociale par le budget social et en adaptant la tarification sociale à la situation socio-économique des voyageurs.

> Des innovations pour des services de transport public personnalisés

- Repenser des solutions de transport à la demande ;
- Concevoir des solutions digitales permettant de coordonner tous les modes de déplacements sur un territoire, intégrant les initiatives collaboratives et l'information voyageurs ;
- Renouveler une gouvernance de transport : définition partagée avec l'ensemble des parties prenantes du projet de transport du territoire ;
- Coordonner de l'ensemble des politiques ayant un impact sur les transports : intégration de l'offre de stationnement dans les pratiques de mobilité (stationnements payants, aires de covoiturage...).

Remerciements

Cette étude est le résultat d'un travail conjoint entre Villes de France et RATP Dev, mais elle a également reçu le concours de l'Université de Lorraine. Nos remerciements vont à Anne Hecker, Maître de conférences au département de Géographie de l'Université de Lorraine, pour nous avoir fait part de son expertise en matière de mobilité et pour son encadrement méthodologique.

Nos remerciements s'adressent également aux membres du Comité de Pilotage de l'étude qui ont travaillé ensemble pour apporter les bases nécessaires aux réflexions concernant les transports publics de demain. Plus concrètement, un grand merci à Nicole Gibourdel, Déléguée Générale et Armand Pinoteau, Conseiller, pour Villes de France, et à Nicolas Berthelot, Directeur du développement commercial et marketing France-Suisse, Florence Rodet, Secrétaire Générale et Patrick Vautier, Directeur du Marketing et de l'Innovation pour RATP Dev.

Enfin, nous remercions aussi tous les experts du domaine du transport public pour avoir accepté de se prêter aux interviews, mais également pour leurs éclairages précieux et leurs conseils.

**Etude réalisée par Hugo Lambert, étudiant à l'Université de Lorraine
dans le cadre du partenariat entre Villes de France et RATP Dev**

Juin 2015

**Remise et présentée lors du 61^{ème} congrès de l'Union Internationale
des Transports Publics (UITP) à Milan**



RATP Dev
54, Quai de la Rapée - LAC LA 30
75012 Paris – France
Tel. : +33 (0)1 58 78 20 20
Fax : +33 (0)1 58 78 29 60
claire.erman@ratpdev.com
www.ratpdev.com



Villes de France
94, rue de Sèvres
75007 Paris – France
Tel. : +33 (0)1 45 44 99 61
Fax : +33 (0)1 45 44 24 50
armand.pinoteau@villesdefrance.fr
www.villesdefrance.fr