

Avis n°2019-07
présenté au nom de la commission
Transports et mobilités par **Jean-Michel RICHARD**

Mobilité des personnes : comment mettre en oeuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ?

13 juin 2019



Avis n°2019-07
présenté au nom de la commission Transports et mobilités
par **Jean-Michel RICHARD**

13 juin 2019

**Mobilité des personnes : comment mettre en oeuvre les perspectives offertes par
les nouvelles technologies ?**

Certifié conforme
Le Président

Éric BERGER

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France

Vu

Les codes

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- Le Code la route.

Les lois

- La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, qui confirme le rôle du STIF comme Autorité organisatrice des transports (AOT) de plein exercice en Ile-de-France en tant qu'« établissement public territorial » et élargit ses compétences ;
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014, dite « loi Maptam », qui confère au STIF le statut d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), avec des compétences étendues aux domaines des usages partagés de l'automobile (auto partage, covoiturage), aux modes actifs et à la logistique urbaine ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;
- La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Le projet de loi

- Le projet de loi d'orientation des mobilités dite LOM.

Les décrets

- Le décret n° 2015-748 du 27 juin 2015 modifiant les statuts du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Les rapports et délibérations du Conseil régional

- Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) révisé, approuvé par le décret du 27 décembre 2013 (CR 97-13 du 18 octobre 2013) ;
- Le Protocole État-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris (CR 55-13 du 20 juin 2013) ;
- Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) (CR 36-14 du 19 juin 2014) ;
- Le Plan d'action régionale en faveur de la mobilité durable (CR 37-14 du 19 juin 2014) ;
- La politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains (CR 14-14 du 13 février 2014) ;
- La délibération du Conseil régional CR 123-16 en date du 15 décembre 2016, relative à la révision des volets « Mobilité multimodale », « Enseignement supérieur et recherche, innovation numérique et emploi » du « Contrat de plan interrégional État Régions Vallée de la Seine » ;
- La communication du Conseil régional CR 152-16 en date du 13 octobre 2016 : « Point d'étape sur la révolution des transports à la Région et au STIF » ;
- L'accord avec l'État sur le financement du Pass unique pour l'année 2016 (février 2016) ;
- La délibération du Conseil régional CR 2017-54 en date du 9 mars 2017, relative à la mise en œuvre du plan régional « anti-bouchon et pour changer la route » ;
- La délibération du Conseil régional CR 2017-077 en date du 18 mai 2017, relative au plan vélo ;

- La délibération du Conseil régional CP 2018-440 en date du 17 octobre 2018, relative aux véhicules autonomes : optimisation de l'infrastructure pour permettre les expérimentations du projet Paris 5.0 Initiative » ;
- La délibération CP 2018-512 en date du 21 novembre 2018, relative aux nouvelles mobilités : « expérimentation du lissage des heures de pointe et programme de recherche sur la régulation de la mobilité » ;
- La délibération CR 2018-052 en date du 22 novembre 2018, relative au « programme Smart Région ».

Les rapports et avis du Cese

- Le rapport et l'avis du Cese, adopté le 14 avril 2015, intitulé « révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives » ;
- L'avis du Cese adopté le 14 novembre 2018 relatif à « l'avant-projet de loi d'orientation des mobilités ».

Les rapports et avis du Ceser

- L'avis n° 2006-03 du 23 mars 2006 relatif à la tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France, Francis CLINCKX ;
- L'avis n° 16-2007 du 17 octobre 2007 relatif aux perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF, Jean-Michel PAUMIER et Daniel RABARDEL ;
- Cahier d'acteurs n° 12 - décembre 2010 - Arc Express, une réponse indispensable aux besoins immédiats des Franciliens, Frédéric LEFRET ;
- Cahier d'acteurs n°13- janvier 2011 - projet de Réseau de transports publics du Grand Paris, Jean DEPRAETER ;
- L'avis n° 2011-16 du 10 novembre 2011 intitulé « Contribution à la mise en œuvre du volet transport de la loi du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », Denys DARTIGUES.
- Les avis relatifs à la révision du PDUIF, notamment l'avis n° 2014-04 du 12 juin 2014, relatif à «la révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : avis après enquête publique », Denis REMOND ;
- L'avis n° 2016-16 relatif à la gouvernance des transports au service de la réalisation du Nouveau Grand Paris des transports, Jean DEPRAETER ;
- L'avis n° 2017-05 du 23 février 2017 relatif aux « besoins de mobilités des personnes : offres nouvelles et impacts », Vincent GAUTHERON et Jean-Michel RICHARD.

Considérant :

Les réalités franciliennes en matière de mobilités

- L'horizon de la présente analyse sur les besoins de mobilité en Ile-de-France et les réponses à y apporter se situe autour de 2030 ;
- La question des mobilités constitue un enjeu majeur pour l'avenir de tous les Franciliens, avec plus de 40 millions de déplacements journaliers ;
- Les besoins de mobilité évoluent en fonction des nouveaux besoins professionnels et personnels des habitants, de l'activité économique, de nouvelles organisations du travail, des politiques d'aménagement du territoire tant en 1^{ère} qu'en 2^{ème} couronne ;
- La mobilité des habitants de l'Ile-de-France s'appuie à la fois sur une offre importante et diversifiée de transports publics, ferroviaires (SNCF et RATP) et routiers (taxis et bus), ainsi que

sur les transports individuels liés à la possession d'une automobile par une large partie de la population ou d'un deux-roues (scooter, moto, bicyclette) ;

- La satisfaction des besoins de mobilité présente de nettes disparités entre les zones fortement urbanisées et celles qui le sont moins avec une multimodalité qui n'est pas toujours assurée de façon aisée et efficace et qui pousse à l'usage de transports individuels routiers à l'origine d'une saturation des infrastructures ;
- La complémentarité entre modes de transport n'est pas conçue de façon satisfaisante ;

Les innovations et perspectives technologiques dans le domaine des mobilités

- Le développement de services de transports intelligents (STI) et la conjonction de plusieurs innovations technologiques - les plateformes et l'économie numériques, les objets connectés, l'autonomisation des véhicules et l'évolution de leurs motorisations - permettent d'envisager à court-moyen terme le développement de services répondant à des besoins de mobilité aujourd'hui mal satisfaits, en particulier dans les zones mal desservies par les transports publics ;
- Des perspectives innovantes offrant une mobilité intermédiaire entre les transports individuels et les transports collectifs « traditionnels » se développent et sont à suivre de près pour apprécier leur pertinence ;

Les enjeux de la mobilité

- La recherche d'un meilleur équilibre régional de l'offre ;
- La maîtrise de l'information (offres de transport tous modes et leur intégration multimodale, comparaison des services, informations en temps réel, billettique intégrée) à destination de l'utilisateur-consommateur ;
- La nécessité d'asseoir de nouveaux modèles de mobilité fiables, pérennes, transparents et performants ;
- Le soutien et l'accompagnement des modèles de déplacement et d'information inclusifs pour les usagers empêchés (personnes âgées ou en situation de handicap, par exemple) ;
- La nécessité de concilier la mobilité et le développement durable ;

Le Rôle de la Région comme autorité organisatrice de la mobilité pour :

- Faciliter la satisfaction des besoins diversifiés de mobilité de tous ses habitants, tant dans la zone dense que dans la grande couronne ;
- Mettre en place une régulation efficace des offres de transport ;
- Promouvoir un développement durable et assurer la nécessaire maîtrise énergétique et environnementale ;
- Favoriser l'émergence d'innovations utiles en matière de mobilité, qui soient complémentaires de l'offre de transport public ;

La future loi d'orientation des mobilités (LOM)

Elle prévoit notamment de :

- Permettre à la Région en tant qu'autorité organisatrice d'intervenir sur les nouvelles mobilités et d'élargir ses domaines d'intervention ;
- Traiter l'ouverture des données en matière de transport ;
- Favoriser l'instauration de services de billettique multimodale (notion de MaaS - Mobility as a service) combinant l'information et la billettique ;

Les auditions des personnalités suivantes :

- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, Marc MONTEIL, Directeur régional adjoint - Mathieu ECOIFFIER, Chef de service adjoint aux études et prospective ;
- Fédération nationale des associations d'usagers des transports Ile-de-France, Marc PÉLISSIER, Président ;
- Ile-de-France Mobilités, Laurent PROBST, Directeur général ;
- Institut d'aménagement et d'urbanisme : Frédérique PRÉDALI, Urbaniste des transports ;
- RATP, Marie-Claude DUPUIS, Directrice du département stratégie, innovation et développement ;
- Société Parking Map : Thomas LETOURNEUR, Chargé d'affaires - Christophe PLOUVIER, Directeur commercial ;
- Société Karos : Olivier BINET, Président ;
- Société Keolis, Frédéric BAVEREZ, Directeur général - Youenn DUPUIS, Directeur général adjoint - Anne LIEURE, Directrice des relations institutionnelles.

Emet l'avis suivant :

1 – Gouvernance et stratégie

Article 1 :

Le Ceser, dans l'intérêt général des franciliens, demande instamment que l'autorité organisatrice (AO) dévolue à la Région conserve la gouvernance effective du système de mobilité. Pour ce faire, la mise en place d'ici 2030 par Ile-de-France Mobilités (IdF Mobilités), qui constitue son bras armé, d'un système global intégré de mobilité (MaaS) sera la réponse pertinente qui favorisera les déplacements intermodaux des usagers. Le développement du site ViaNavigo d'Ile-de-France Mobilités apparaît comme l'outil indispensable pour permettre à l'autorité organisatrice d'assurer cette maîtrise, en veillant à ne pas porter atteinte aux actifs immatériels des opérateurs.

Article 2 :

Le Ceser estime que la régulation et l'organisation générale de la mobilité que suppose une telle gouvernance ne préjugent pas du statut public ou privé des différents opérateurs qui offriront chacun des services « élémentaires » que sont les transports en commun, les voitures de transport avec chauffeur (VTC), le covoiturage, l'auto-partage, etc. La future loi Mobilités (LOM) devra faciliter l'instauration par l'AO d'un cahier des charges fixant notamment les critères sociaux, environnementaux et économiques à respecter par les opérateurs, incluant les évolutions du

Schéma directeur de l'Accessibilité, afin d'éviter à la fois une dégradation éventuelle des conditions de travail des salariés ou des conditions de transports des voyageurs et une contribution au dérèglement climatique.

Article 3 :

Le Ceser rappelle une évidence, à savoir que l'articulation pertinente et synergique des responsabilités et des actions des nombreuses collectivités territoriales d'Ile-de-France - locales, intercommunales, régionales - est un facteur de succès de la politique de mobilité durable attendue par les citoyens et souhaite, en conséquence, que les actions entreprises par ces dernières le soient en tenant compte de cet impératif.

Article 4 :

Le Ceser attire particulièrement l'attention sur la coopération indispensable de l'AO régionale avec les intercommunalités, dans le cadre de la LOM, pour désenclaver les zones périurbaines et rurales en développant de nouveaux services de mobilité adaptés à leurs spécificités (covoiturage, auto-partage, transports à la demande, navettes).

A ce titre, le Ceser salue la décision prise par la Région d'investir dans une offre de transports à la demande plus souple, accessible à tous, avec possibilité de réservation en dernière minute, rendue possible par la mise en place d'une centrale de réservation.

2 – Evaluation, expérimentation, collaboration

Article 5 :

Le Ceser demande qu'une évaluation systématique de la mise en œuvre des programmes décidés soit réalisée. C'est en effet une source indéniable de progrès : par exemple, évaluation des engagements pris en matière de routes connectées, évaluation de la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Article 6 :

Le Ceser conseille de tirer les enseignements d'échecs récents constatés lors de la réalisation de nouveaux services. Il incite la collectivité à éviter de s'impliquer directement avec un opérateur (société fournisseur de services de mobilité) et à accompagner l'évolution progressive du marché par une régulation plus efficace.

Article 7 :

Le Ceser préconise que IDF Mobilités impulse l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité prévus par la réglementation et s'assure d'un partage des meilleures pratiques.

Article 8 :

Le Ceser est favorable au développement du covoiturage. A ce titre, l'expérimentation de modalités le favorisant doit être effectuée et évaluée (usage de voies de circulation réservées par exemple). Cette offre de mobilité ne peut évidemment apparaître comme la seule solution de déplacement collectif proposée par la Région pour répondre aux enjeux de la mobilité sur l'ensemble du territoire francilien.

Article 9 :

Le Ceser suggère le lancement de démarches collaboratives « horizontales », à l'image de ce que la région de Normandie mène depuis octobre 2018, afin de mieux associer les acteurs de terrain (opérateurs, techniciens, usagers, associatifs), les décideurs et les financeurs à l'élaboration de solutions de mobilité innovantes, adaptées aux besoins en zones peu denses. Des instances comme la conférence territoriale de l'action publique (CTAP) d'Ile-de-France, les réseaux de recherche collaboratives dans le domaine des transports, les associations d'usagers, les start-up partenaires et Ile-de-France Mobilités sont, par exemple, des catalyseurs pertinents pour ce type de démarche.

Article 10 :

Le Ceser est favorable à des expérimentations ayant trait à la mise en œuvre de robots-taxis dans diverses configurations et préconise leur cadrage par la Région.

Article 11 :

Le Ceser estime nécessaire la mise en place, par la Région, d'un plan d'actions pour l'extension du réseau de bornes de recharge électrique (définition des usages, dimensionnement, localisation, technologie, tarification) préalable à une réelle croissance de la motorisation électrique.

Article 12 :

Le Ceser encourage la fourniture aux associations engagées dans les transports solidaires d'un outil connecté (simple et standard) de plateforme d'échanges, mesure socialement pertinente.

3 - Règlementation**Article 13 :**

Le Ceser demande instamment, pour prévenir les accidents, que l'information des usagers et une réglementation explicite de l'usage des véhicules personnels automoteurs (vélos, trottinettes, overboards, etc) soient engagées, dès que la loi aura donné un cadre.

Pour y parvenir, les adaptations juridiques ou réglementaires nécessaires, dont certaines relevant du code de la route, devront être réalisées dans les meilleurs délais.

4 – Conditions de réussite**Article 14 :**

Le Ceser considère donc que la réussite de la mise en œuvre des perspectives offertes par les nouvelles mobilités au service de tous les Franciliens passe notamment par les trois actions cruciales suivantes :

- la **gouvernance effective** de l'ensemble du système de mobilité par l'autorité organisatrice,
- une impulsion forte de la Région pour la **réalisation d'expérimentations** systématiquement évaluées,
- le lancement d'une **démarche collaborative** associant tous les acteurs de la mobilité.

Cet avis a été adopté :

Suffrages exprimés : 126

Pour : 109

Contre : 0

Abstentions : 16

Ne prend pas part au vote : 1



Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France
33 rue Barbet-de-Jouy • 75007 Paris • Tél. : 01 53 85 66 25

www.ceser-iledefrance.fr • [@ceseridf](https://twitter.com/ceseridf)