

Avis n°2017-05
présenté au nom de la commission Transports
par **Vincent GAUTHERON** et **Jean-Michel RICHARD**

Besoins de mobilité des personnes : offres nouvelles et impacts

23 février 2017



Avis n° 2017-05
présenté au nom de la commission Transports
par **Vincent GAUTHERON** et **Jean-Michel RICHARD**

23 février 2017

Les besoins de mobilité des personnes : offres nouvelles et impacts

Certifié conforme

Le président

Jean-Louis GIRODOT

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

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code des transports ;
- Le projet du « Nouveau Grand Paris », arrêté par le Premier ministre, le 6 mars 2013 ;
- 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° 2014-58 du 27 janvier 2014, dite « loi Maptam¹ », 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° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (Macron) ;
- 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 ;

- 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 » ;
- 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 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) ;
- 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) ;
- La convention cadre pour la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France (CR 51-11 du 23 juin 2011) ;
- Les orientations du protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France (CR 143-11 du 15 décembre 2011) ;
- La suppression de la réduction tarifaire des transports pour les étrangers en situation irrégulière (CR 03-16 du 21 janvier 2016) ;
- La suppression de la participation régionale au financement du Pass unique : forfaits Navigo, Navigo solidarité et Imagine'R « toutes zones » (CR 18-16 du 21 janvier 2016) ;
- L'accord avec l'État sur le financement du Pass unique pour l'année 2016 (février 2016) ;

- L'Enquête Globale Transport 2010 ;
- Le rapport et l'avis du CESE, adopté le 14 avril 2015, intitulé « Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives » ;
- L'article « Les voitures en quête d'autonomie », Revue « Pour la science » – Août 2016 ;
- Le rapport « Etude d'impact des transports en commun de région parisienne sur la santé des salariés et des entreprises », Technologia, janvier 2010 ;
- Le rapport d'évaluation en continu du PDUIF – Eléments à mi-parcours 2010-2015 ;

¹ Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

- Les avis et positions du Ceser :
 - Les avis relatifs à la révision du SDRIF, notamment l'avis n° 2005-02 du 17 février 2005, relatif aux transports et à la révision du SDRIF de 1994 – bilan – orientations – premières propositions, Lucien DUMONT-FOUYA et Jean-Michel PAUMIER ;
 - L'avis n° 2006-03 du 23 mars 2006, relatif à la tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France, Francis CLINCKX ;
 - 17 octobre 2007 – Avis relatif aux perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF, J.- M. PAUMIER et D. RABARDEL ;
 - Décembre 2010 – Cahier d'acteurs n° 12 – Arc Express, une réponse indispensable aux besoins immédiats des Franciliens, F. LEFRET ;
 - Janvier 2011 – Cahier d'acteurs sur le projet de Réseau de transports publics du Grand Paris, J. 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 ;
 - 17 septembre 2013 – avis intitulé « Quelles perspectives pour les politiques contractuelles de la Région Ile-de-France ? », J.-M. PAUMIER ;
 - L'avis n° 2013-18 du 17 octobre 2013, intitulé « Améliorer l'accessibilité terrestre aux aéroports de Roissy – Charles de Gaulle et d'Orly », Bruno JOUVENCE ;
 - 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° 2016-17 relatif aux impacts socioéconomiques des retards dans les transports en Ile-de-France, Nicole DESHAYES ;

- Les auditions des personnalités suivantes :
 - Stéphane BEAUDET, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, chargé des transports ;
 - DRIEA : Gilles LEBLANC, directeur, et Nicolas OSOUF, chef du service connaissance, études, prospective ;
 - IAU : Elisabeth GOVERNAL, directrice du département Mobilité, et Frédérique PREDALI, chargée d'études ;
 - Issy Média (SEM de communication de la Ville d'Issy-les-Moulineaux) : Eric LEGALE, directeur général ;
 - Optile : Thierry COLLE, directeur général ;
 - RATP : Nathalie LEBOUCHER, directrice Stratégie, innovation et développement ;
 - SNCF : Alain KRAKOVITCH, directeur général Transilien, et Erwan FORNER, directeur des relations institutionnelles ;
 - STIF : Laurent PROBST, directeur général, et Laurence DEBRINCAT, responsable de la division études générales au sein de la direction du développement des affaires économiques et tarifaires ;
 - Transdev : Christophe BOISSIER, directeur adjoint France, Zone Ile-de-France.

Considérant que :

- 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 2020 – 2025 ;
- L'importance de la mobilité des personnes sur la région, à savoir, plus de 40 millions de déplacements journaliers ;
- Les caractéristiques des besoins de mobilité évoluent au fil du temps 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 1ère qu'en 2ème couronne, des opportunités offertes par de nouveaux aménagements de transport ;
- La mobilité des habitants de l'Ile-de-France s'est appuyée 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).
- Cette mobilité n'a pas toujours fait une juste part à une complémentarité bien conçue entre modes de transport, l'exemple des gares routières ou des parkings à proximité des gares ferroviaires illustre ce point ;
- Le renforcement du transport collectif sur route, par bus notamment, constitue une piste intéressante, tout particulièrement hors du cœur de l'agglomération parisienne où la diversité des origines/destinations et la faible densité des flux n'autorisent pas un recours efficace aux transports collectifs « lourds ». Il permettrait un enrichissement du service offert dans des zones où l'usage « traditionnel » de la voiture particulière est aujourd'hui presque la seule voie possible alors même que c'est un moyen de transport sous optimisé avec un taux moyen de remplissage de seulement 1,3 personne/voiture ;
- De nouveaux services de mobilité permis par le développement de l'économie numérique émergent cependant comme le covoiturage entre particuliers, différentes formes d'auto partage, la location de vélos, des services de transport de personnes. Le fonctionnement de ces services, réservation et paiement de la prestation, a été favorisé par le déploiement d'outils comme le smartphone ;
- De façon plus générale, la place du numérique est très fortement croissante dans un marché qui n'est plus uniquement celui du transport mais celui de la mobilité ;
- 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 est un enjeu majeur ;
- Le développement de l'application Vianavigo, et ses prochaines extensions, participe bien d'un tel objectif à la condition de préempter très rapidement la satisfaction des besoins et d'assurer une grande qualité opérationnelle du service pour le crédibiliser ;
- La réflexion se focalise donc sur la recherche d'un meilleur équilibre régional de l'offre, avec un focus sur l'intermodalité et sur les nouvelles pratiques de mobilité ;
- Les impacts sont à la fois d'ordre économique – une fragilité constatée des modèles économiques en jeu, social – une meilleure accessibilité à l'emploi, environnemental – des progrès à poursuivre, institutionnel – une clarification nécessaire des compétences des diverses collectivités territoriales ;
- Les préconisations à formuler auprès de la Région visent à :
 - optimiser et adapter les dispositifs existants tout en s'appuyant sur les nouvelles technologies ;
 - accompagner les acteurs publics et privés au service de la mobilité urbaine ;
 - améliorer l'intermodalité ;
 - piloter la convergence des informations fournies par les opérateurs ;
 - faire du STIF une agence de mobilité ;

- mener des actions d'information, de communication et de sensibilisation pour faciliter le développement des solutions de mobilité alternatives ;
- améliorer la cohérence entre les politiques d'aménagement et de transports ;

Emet l'avis suivant :

Article 1 : Optimiser et adapter les dispositifs existants tout en s'appuyant sur les nouvelles technologies

Le Ceser estime que, pour satisfaire les besoins de mobilité des personnes, beaucoup d'actions relèvent de l'optimisation et de l'adaptation de l'existant.

Il souligne que les nouvelles technologies peuvent faciliter cette démarche qui doit tenir compte des besoins et du contexte spécifiques à chaque territoire, notamment dans les zones périurbaines à faible densité pour :

- Continuer à rendre les transports en commun (TC) plus attractifs, notamment en développant les transports sous une forme incitative et non contraignantes à leur utilisation (ex : veiller à ne pas concevoir des couloirs de bus entravant non seulement la circulation des véhicules individuels mais aussi celle des bus, mettre en place une video-verbalisation pour usage indu des couloirs de bus),
- Encourager les modes actifs pour les déplacements de proximité (marche et vélo) et dynamiser l'usage du vélo sur les moyennes distances (ex: inclure dans les plans vélo des parkings à vélos près des pôles d'activités, commerces, loisirs, santés, etc.. et ne pas limiter leurs installations aux gares, prévoir un Schéma Régional d'amélioration de la signalisation urbaine comprenant notamment des plans dans les villes, lancer des opérations de communication de prévention quant au partage de la voirie, en particulier avec le déploiement des "Hoverboard"² et « Gyropode », ou quant au bon usage des smartphones par les piétons),
- Faciliter, sécuriser et promouvoir le co-voiturage et les nouvelles formes de stationnement, adapter l'auto-partage au périurbain (ex: encourager les bassins d'emplois à créer des sites de co-voiturage comme certaines grandes entreprises ont pu le faire sur leur intranet),
- Optimiser le transport à la demande (TAD – ex : lancer une réflexion avec les taxis en grande couronne).

Article 2 : Accompagner les acteurs publics et privés au service de la mobilité urbaine

De nouvelles solutions aux besoins de mobilité connaissent un essor récent du fait d'innovations technologiques (plateformes numériques d'échange, smartphones, géolocalisation, applications mobiles,...) qui autorisent une mise en œuvre pratique et une adoption progressive à grande échelle par une large fraction de la population.

Le Ceser précise que cela n'est pas exclusif de l'extension de la signalétique dynamique (c'est-à-dire « en temps réel ») sur les infrastructures existantes et dans les transports en commun, qui reste nécessaire. L'essor de ces solutions alternatives lui semble, par ailleurs, significatif d'un véritable changement de mentalités et de comportements de l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Dans ce contexte, le Ceser souhaite que les collectivités territoriales jouent un rôle important consistant à accompagner toutes les initiatives qui émergent, voire à les amorcer afin de montrer l'exemple et déclencher une dynamique positive sur leur territoire.

² Hoverboard ou Gyropode : véhicule électrique monoplace, constitué d'une plateforme munie de deux roues sur laquelle l'utilisateur se tient debout, d'un système de stabilisation gyroscopique et d'un manche de maintien et de conduite. Il peut être décliné sans manche de maintien ou en version mono-roue.

L'exemple de So Mobility, un consortium original animé par la ville d'Issy-les-Moulineaux, est intéressant à ce titre et illustre une nouvelle forme de coopération entre acteurs publics et privés pour promouvoir des expérimentations novatrices, réunissant des acteurs référents du bâtiment, des travaux publics, du transport, des infrastructures de mobilité, de l'énergie et de la technologie. Le Ceser suggère qu'un retour d'expérience approfondi de cet apport soit réalisé.

Article 3 : Améliorer l'intermodalité

L'enjeu consiste à intégrer diverses solutions dans une démarche globale et cohérente de mobilité, via une meilleure coordination entre les différents modes et acteurs d'un même territoire et via un usage plus soutenu des infrastructures sous-utilisées.

Aussi, le Ceser préconise, une nouvelle fois, l'amélioration de l'intermodalité, essentielle au développement des solutions alternatives, et, en particulier à la réussite du Grand Paris Express (GPE).

Pour ce faire, il précise qu'il convient d'agir autant sur l'optimisation des interfaces physiques (ex : tant sur le réseau existant que sur les gares du GPE) que sur les aspects organisationnels, tarifaires et l'information voyageurs (ex : concevoir une gamme tarifaire sur la base du passe NAVIGO élargissant l'offre à des services complémentaires comme Vélib, Autolib...).

Il souligne que la convergence des informations fournies par tous les opérateurs de mobilité est un besoin crucial pour une telle mise en œuvre.

Article 4 : Piloter la convergence des informations fournies par les opérateurs

Le Ceser insiste sur le fait que cette convergence doit être pilotée vigoureusement par la Région pour éviter la captation de la valeur ajoutée qu'elle comporte par de grands acteurs de l'économie numérique.

Article 5 : Faire du STIF une agence de mobilité

Le Ceser rappelle que l'exercice de leurs compétences respectives par les différentes collectivités territoriales impliquées – la Région, la MGP, les EPCI (sans se limiter aux transports urbains de proximité entre EPCI et MGP ou à la définition de la voirie structurante entre Région et MGP) – génère un enchevêtrement d'effets en matière de transport. Cela est souvent source de complexité, voire de frein à la mise en œuvre d'une intermodalité efficace.

Les compétences du STIF, qui comprennent déjà le pilotage de la mise en œuvre du plan de déplacements urbains (PDU), devraient évoluer vers celles d'une agence de la mobilité, comme l'autorise la loi Maptam.

Article 6 : Mener des actions d'information, de communication et de sensibilisation pour faciliter le développement des solutions de mobilité alternatives

Le Ceser rappelle que les actions d'information, de communication et de sensibilisation sont essentielles au développement des solutions de mobilité alternatives.

Ainsi, une communication active ciblant l'ensemble des usagers quels qu'ils soient – actifs, seniors, scolaires, touristes,... – doit permettre de diffuser les concepts et de mieux faire connaître l'offre de mobilité disponible, en insistant sur les avantages économiques et environnementaux des modes alternatifs.

Par ailleurs, cette diffusion ne doit pas être réduite aux seuls canaux numériques (smartphones,...) mais doit également être adaptée aux personnes peu familières ou ne disposant pas des nouvelles technologies. Dans ce cadre, des actions de sensibilisation à caractère préventif sont également à retenir pour mieux assurer la sécurité des utilisateurs des modes recourant à une même infrastructure (vélos vs. piétons, par exemple).

Le Ceser ajoute, enfin, que des aides financières et des mesures incitatives (avantages clients, gratification financière) peuvent en parallèle être mises en place pour encourager l'usage des modes alternatifs.

Article 7 : Améliorer la cohérence entre les politiques d'aménagement et de transports

Outre l'amélioration des conditions de déplacements, la réduction des besoins et distances de déplacements au quotidien par une meilleure adéquation des localisations de logements et d'emplois est à rechercher. Le Ceser rappelle, dans le respect des orientations du SDRIF, la question de la nécessaire cohérence entre les politiques d'aménagement et de transports, d'autant que la croissance attendue des besoins de mobilité à l'horizon 2030 ne paraît guère compatible avec celle de l'offre de transport, limitée par de fortes contraintes physiques pesant principalement sur les infrastructures routières.

Cet avis a été adopté :

Suffrages exprimés : 107

Pour : 105

Contre : 0

Abstentions : 1

Ne prend pas part au vote : 1



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

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