

Les transports publics face aux défis de demain

Quels seront les besoins de transport dans les prochaines années ? Quelle place occupera l'automobile ? Que va apporter le numérique ? Qui seront les nouveaux acteurs de la mobilité ? Telles sont quelques questions posées par Ville Rail & Transports en amont du 25^e palmarès des mobilités, auxquelles une dizaine d'intervenants ont apporté leurs réponses.

Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des Transports a été le premier à prendre la parole pour évoquer les changements survenus à Bordeaux depuis 1995, date à laquelle Alain Juppé est arrivé à la mairie avec la volonté de faire baisser le nombre d'automobiles en ville. « Il a fallu réaliser des investissements colossaux, mettre en place le tram, des navettes fluviales, proposer de meilleures solutions pour que les gens se déplacent autrement. » Pari réussi : la part modale de la voiture est passée de plus de 65 à 55 %. Pour continuer à réduire le nombre de véhicules en ville, Bordeaux a mis en place un système d'autopartage et incite au co-voiturage ou à la marche à pied.

« L'exemple bordelais illustre la nécessité de ne pas opposer les modes de transport entre eux, afin de répondre aux attentes de voyageurs qui zappent d'un mode à l'autre en fonction de leur humeur ou de la météo, a poursuivi **Frédéric Baverez**, directeur exécutif de Keolis France. Les opérateurs vont devoir organiser les nouvelles mobilités, apporter une réponse à un besoin croissant de mobilité et à une volonté d'avoir

“ Il a fallu mettre en place le tram, des navettes fluviales, proposer de meilleures solutions pour que les gens se déplacent autrement ”

Christophe Duprat

le choix. » L'arrivée de la voiture autonome, d'ici cinq ou dix ans, devrait permettre l'essor du robot taxi. « Cela prendra de la place sur la voiture particulière et remplacera le VTC, estime Frédéric Baverez. Cela peut être une opportunité pour le transport public, en apportant une réponse à des petits flux », mais aussi un risque, « sa compétitivité pourrait écraser les marchés ». Et Frédéric Baverez de conclure : « Il est difficile de faire des prévisions, la seule chose dont je sois convaincu, c'est que seules survivront les entreprises qui sauront innover. »

« Il faut travailler sur la connectivité entre les modes, créer des pôles d'échanges, faciliter les transferts d'un mode à l'autre », enchaîne **Richard Dujardin**, directeur général de Transdev France. Le digital permettra de gagner en productivité et d'intégrer le transport à la demande dans nos productions. Un des défis à venir sera de couvrir le périurbain. » Pour y parvenir Richard Dujardin compte aussi sur le digital. Le problème sera de trouver les financements pour les investissements nécessaires dans un pays où le prix du transport a baissé de 2 % en euros courants depuis 2005, mais où les voyageurs ont le sentiment qu'il n'a cessé d'augmenter. « Le prix du transport ne couvre que 25 à 30 % des coûts de production. Peut-être que le numérique nous permettra d'atténuer cette perception avec le paiement via le téléphone ou un relevé mensuel », espère Richard Dujardin.

« L'offre de transport à la demande va se développer, mais on aura besoin de tous les modes existants ou émergents pour faire face à l'augmentation des besoins de transport », prédit **François-Xavier Perin** directeur de RATP Dev.

En 2030, 67 % des Français habiteront en ville. Les transports de masse resteront donc indispensables, car pour remplacer le trafic du RER A par des voitures individuelles, il faudrait 30 voies autoroutières. « Le big data et les nouvelles technologies permettront de proposer des transports plus performants. L'émergence de nouveaux modes de transport, comme l'autopartage, le co-voiturage... complètera les besoins de mobilité. Tout ce qui peut contribuer à se déplacer de manière plus efficace et plus confortable doit être pris comme des opportunités », affirme le directeur de RATP Dev. Ayant constaté que les start-up étaient plus efficaces pour trouver des solutions aux problèmes de transport que les grands groupes, RATP Dev mène avec certaines d'entre elles des expériences grandeur réelle.

« Pour réduire la place de la voiture, il faut créer un nouvel usage de la mobilité », plaide **Hervé Richard**, directeur du programme Porte-à-porte à SNCF Mobilités. « Il faut répondre aux nouveaux comportements des clients qui passent d'un mode à l'autre. Leur offrir des solutions en amont et en aval du train. On construit cet écosystème pour nos clients. Quand ils auront pris l'habitude d'utiliser ces modes de transport, on pourra diminuer

Intervenants



Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des Transports.



Frédéric Baverez, directeur exécutif de Keolis France.



Richard Dujardin, directeur général de Transdev France.



François-Xavier Perin, directeur de RATP Dev.



Hervé Richard, directeur du programme Porte-à-porte à SNCF Mobilités.



Thibaud Simphal, directeur général Europe de l'Ouest pour Uber.



Beat Muller, directeur du marché International chez CarPostal.



Vincent Champain, directeur général, GE Europe Foundry.



Frédéric Lahitte, directeur des Relations institutionnelles d'Iveco France.



François Poupard, directeur général de la DGITM.

la place de la voiture et décongestionner la ville. » SNCF Mobilité travaille aussi sur la continuité de la billettique qui pourrait pousser 50 % des Français à prendre davantage le train. Pour Hervé Richard, qui déplore qu'en France l'autopartage ne fonctionne pas, « Autolib' complète la mobilité mais n'a pas permis de remplacer la voiture ». A Paris, chaque jour 11 millions de déplacements se font en transports en commun, 15 millions en voitures individuelles. Pour réduire la place de la voiture, Uber a lancé Uberpool, une offre de VTC partagé, qui a transporté un million de voyageurs cette année, selon **Thibaud Simphal**, directeur général Europe de l'Ouest pour Uber. Les tests de taxis autonomes menés par Uber à Pittsburgh ont permis de constater, « la complexité de l'autonomie en ville. Il y a des limites au système, mais plus on fait de kilomètres plus, on apprend ». Aussi Uber envisage d'étendre cette offre dans d'autres villes, y compris en Europe.

Beat Muller, directeur du marché International chez CarPostal voit dans la navette autonome une opportunité à saisir pour les transports publics. « La vente de voitures autonomes ne permettra pas de réduire le nombre de véhicules. Si les véhicules autonomes permettent le dévelop-

pement de robots-taxi, il y aura moins de véhicules, puisqu'ils seront mieux utilisés. Cela libérera des places de parking mais ne résoudra pas les problèmes de bouchons. La meilleure solution serait que les transports publics autonomes se développent rapidement. Non pas pour supprimer les conducteurs mais pour compléter le réseau avec des navettes offrant une solution de transport à toute heure, partout, à prix attractif. Les voitures autonomes ne sont pas encore prêtes alors que des bus autonomes circulent déjà. Saisissons cette fenêtre d'opportunité pour prendre la place ! » Encore faut-il pour cela que si les autorités donnent les autorisations nécessaires pour favoriser les transports collectifs autonomes.

« La transition énergétique et le développement durable nous poussent à innover pour offrir des véhicules fiables et moins chers à l'usage afin d'augmenter la part modale des transports publics par rapport aux voitures particulières », résume de son côté **Frédéric Lahitte**, directeur des Relations institutionnelles d'Iveco France, constructeur qui consacre 30 millions par an à l'innovation. 50 % des bus qui sortent de son usine d'Annonay sont hybrides ou au gaz. Iveco travaille aussi sur les véhicules autonomes. « En

→ CONFÉRENCE



La conférence s'est tenue en préambule de la remise des prix du 25e Palmarès des mobilités VR&T, le 7 décembre dernier.

mettant de l'intelligence dans les bus, ils pourront se garer seuls une fois arrivés aux dépôts ou aller à la station de lavage de manière autonome. On pourra aussi mettre en place des navettes autonomes en centre-ville ou dans les zones aéroportuaires et proposer des véhicules BHNS autonomes sur circuits fermés. » Frédéric Lahitte précise enfin que « transmettre notre big data à nos clients leur permet d'optimiser leur exploitation, leur maintenance et de maîtriser leurs coûts d'exploitation ».

Pour **Vincent Champain**, directeur général, GE Europe Foundry « l'impact du digital se voit moins dans le domaine de la production industrielle, mais des révolutions silencieuses sont en cours ». Le directeur de ce centre de recherche et développement de General Electric, récemment installé en France pour couvrir l'Europe, rappelle que « Digital Foundry propose de travailler avec le

leur dans la botte de données, de les aider à améliorer leur fiabilité et leurs performances ».

Si **François Poupard**, directeur général de la DGITM, estime que « les nouvelles technologies sont porteuses d'espoir d'amélioration de la qualité de service, de la fluidité et environnementale », elles sont aussi, ajoute-t-il, facteurs de « risques ». « La spirale du low cost amène parfois des modèles intéressants pour les clients mais qui peuvent détruire des modèles économiques. L'autonomie amène beaucoup de questions. Quant aux données numériques, tout le monde veut en bénéficier, mais certaines grosses entreprises n'ont pas leur pareil pour siphonner les données qui ont de la valeur. Mettre à disposition ces données, c'est mettre à disposition la richesse. Il faut être vigilant. »

Un thème préoccupant pour le secteur des transports publics. Frédéric Baverez regrette que le gouvernement ait légiféré pour rendre l'open data gratuit et obligatoire, « c'est du désarmement unilatéral, on est les seuls au monde à le faire ! », souligne-t-il. « Donner ces informations peut aboutir à vider les transports publics au bénéfice des transports alternatifs. La réflexion n'a pas été menée à son terme », ajoute Richard Dujardin. « Nous sommes dans une période de transition, de rupture, source d'incertitudes, constate François Poupard. Cela pose problème dans un secteur nécessitant de forts investissements. » En toile de fond, c'est toute la question du modèle économique des transports qui est posée. Et sur ce point, tout le monde en est accord, le débat est loin d'être clos.

Valérie CHRZAVZEZ

“ La spirale du low cost amène parfois des modèles intéressants pour les clients qui peuvent détruire des modèles économiques ”

François Poupard

client des transports publics et des start-up pour construire des applications destinées à aider les opérateurs de transport à ubériser leurs métiers de base, à leur mettre en main des logiciels pour maîtriser des algorithmes. Nous pouvons contribuer à améliorer leur fiabilité, compléter leurs compétences métier avec nos 400 data scientists. » Ainsi, poursuit-il, « nous avons la capacité d'aider les opérateurs à trouver l'aiguille de va-

Les Rencontres de la MOBILITÉ INTELLIGENTE

2017

QUELS PILOTES POUR LA MOBILITÉ ?



→ Réservez votre stand
avant le 30 septembre 2016*

* Pour bénéficier des tarifs préférentiels

→ Inscrivez-vous au congrès
Tarifs préférentiels jusqu'au 30/11/2016

Organisé par :

ATEC ITS FRANCE

→ www.congres-atecitsfrance.fr ←

CONGRÈS, EXPOSITION, RENCONTRES

CONTACT AU 01 45 24 09 09

PARIS • BEFFROI DE MONTROUGE • 24-25 JANV. 2017