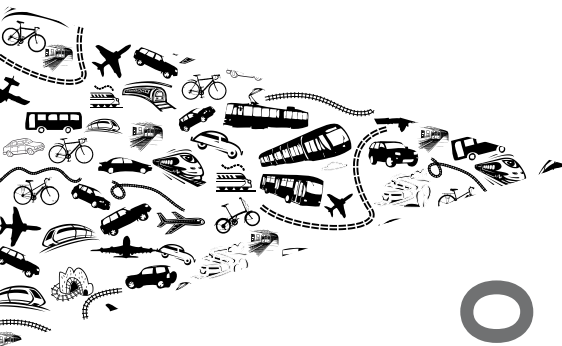


Se déplacer en 2020



Edito

Poussée par la croissance démographique et économique, la demande en transport augmentera de plus de 20% d'ici à 2020. Le nombre de véhicules légers en circulation devrait passer de 800 millions en 2010 à plus d'un milliard en 2020 et deux milliards en 2050, exerçant ainsi une pression grandissante sur l'environnement et la société (ressources énergétiques non renouvelables, émissions de gaz à effet de serre, bruit, occupation de l'espace, congestion, sécurité routière, coûts supplémentaires). En réaction, l'utilisateur exprime de manière pressante le souhait d'une offre de mobilité « porte-à-porte » multimodale plus souple et plus « durable », à la fois fluide et rapide, pratique et propre, moins bruyante et moins chère. Autant d'attentes, aux enjeux parfois antagonistes, qui nous incitent à nous pencher sur ce que sera la mobilité à l'avenir.

On constate aujourd'hui une double dynamique : une intermodalité mieux coordonnée et un déploiement des technologies de l'information. Ces deux enjeux majeurs permettent d'améliorer la mobilité, renforcer l'attractivité des transports collectifs et articuler intelligemment ces derniers avec l'usage de la voiture. Il s'agit de faciliter le passage d'un réseau à l'autre, d'un mode de transport à un autre, afin de gagner la confiance des usagers et modifier durablement leurs comportements. Une diffusion de l'information, en temps réel, commune aux différents réseaux de transport, ou encore des propositions d'itinéraires « porte-à-porte » seraient une garantie supplémentaire d'efficacité.

Pour répondre aux attentes des usagers, les acteurs de la mobilité sont ainsi appelés à revoir l'offre de services de transports publics et privés, aujourd'hui cloisonnés. De la conception d'offres intégrées de mobilité à la révision des schémas classiques de gouvernance, en passant par le développement de technologies propres et d'infrastructures adaptées, c'est toute la chaîne de valeur du transport des personnes qui est appelée à se transformer pour aller vers l'assistance à la mobilité, l'optimisation des moyens, l'interopérabilité et d'autres pistes encore.

Forte de son expérience auprès des constructeurs automobiles, des opérateurs de transport en commun et des pouvoirs publics, l'équipe Environnement et Développement durable d'Ernst & Young a organisé, le 4 avril 2011, une table ronde publique sur la mobilité des personnes à l'horizon 2020, à l'occasion de la quatrième édition du salon Planète Durable.

Nous avons eu le plaisir de recueillir, à cette occasion, les témoignages de Daniele Schillaci, PDG de Toyota France, de Patrick Coroller, chef du service Transports et Mobilité de l'ADEME, de Michel Dubromel,

La mobilité de demain : quels changements pour les acteurs économiques ?



pilote du réseau Transport et mobilité durable de France Nature Environnement, de Jean-Louis Jourdan, Directeur du Développement Durable SNCF, de Pascal Feillard, Secrétaire général de l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), du Groupe PSA Peugeot Citroën et enfin de François Saglier, Président de la Commission Economie et Société de l'Union des Transports Publics (UTP) et Directeur du Département Services et Espaces Multimodaux de la RATP.

De nos échanges, il est notamment apparu que, si le transport de personnes veut perpétuer sa contribution au progrès économique et social pour les prochaines décennies, des ruptures technologiques, de nouveaux modèles économiques et des changements organisationnels seront nécessaires. Ces (r)évolutions s'accompagneront de modifications de l'usage de la voiture, d'un net renforcement de l'intermodalité et de l'interopérabilité et enfin de l'émergence d'une véritable « gouvernance de la mobilité » assise sur une articulation efficace des modes et des compétences au niveau territorial.

Bonne lecture !

Eric Mugnier
Associé, Ernst & Young
Environnement et Développement durable

Quelle mobilité demain et quelles transformations pour les acteurs ?



Un nouvel équilibre entre les différents modes de transport

Moyen de mobilité, marque de statut social, voire objet de rêve, l'automobile a longtemps occupé une place importante dans la société, comme le rappelle Pascal Feillard (Groupe PSA Peugeot Citroën) : « **La société avait besoin de ce moyen de transport. Elle a permis et permet toujours l'accès à l'emploi, à la culture et à la santé, surtout dans les zones moins urbaines** ».

Cependant, force est de constater que si le taux de personnes possédant une voiture augmente, permettant ainsi de réduire les inégalités entre les pays, il s'accompagne inexorablement d'effets induits, notamment l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (+50% pour les véhicules légers prévus entre 2000 et 2040), des autres émissions atmosphériques et du bruit. L'enjeu majeur des constructeurs automobiles aujourd'hui est donc de tenter d'enrayer cette hausse grâce à l'évolution technologique des motorisations.

Face à l'étalement urbain qui entraîne l'augmentation du trafic automobile, le développement des infrastructures routières cherche à contenir la saturation des axes de transport. En milieu urbain l'espace de stationnement se raréfie de plus en plus. Sur ce dernier point, il sera nécessaire de repenser la place que la voiture pourra occuper. « **La voiture sera de plus en plus en "liberté surveillée"** explique Patrick Coroller (ADEME). **En effet, on va assister à une hausse délibérée des contraintes à l'égard des automobilistes comme, par exemple, l'accès réduit au centre-ville, une surveillance accrue des véhicules tant dans la sphère publique (radars...) que dans la sphère privée (nouveaux produits d'assurance "payez comme vous conduisez", etc.). La voiture sera aussi en "consommation surveillée" en raison des tensions prévisibles sur le pétrole. Le rapport à la voiture est en train de changer, on évolue d'un objet de statut social à un objet fonctionnel et d'une mobilité en propriété vers une mobilité de partage** ».

La question est donc de comprendre quels pourront être les leviers conduisant à cette « mobilité de partage », assimilant progressivement la voiture individuelle à d'autres modes de transports partagés. Bonus-malus à l'achat, péages urbains, tarification incitative du carburant et du stationnement : le « signal prix » ne peut être ignoré. C'est même, selon Jean-Louis Jourdan (SNCF), un élément crucial des évolutions à venir : « **Les prix en France liés à l'usage de la voiture sont encore relativement peu élevés si on les compare à d'autres pays. Par exemple, à San Francisco, un parking en centre-ville coûte 20 dollars de l'heure** ». En France, le développement de parkings en périphérie des villes en interface avec les réseaux de transport en commun s'inscrit visiblement dans une dynamique de rééquilibrage progressif des modes de transport, préfigurant l'organisation future de la mobilité.

Intermodalité et interopérabilité

Michel Dubromel (FNE) pose le débat en rappelant à juste titre que « **l'intermodalité n'est pas seulement la mise à disposition de plusieurs modes de transports mais surtout la coordination de ces modes de transports** ». Que ce soit en termes d'intermodalité ou d'interopérabilité, la France n'est pas en avance sur ses voisins européens. Ceux-ci ont mis en place des outils de calcul d'itinéraires unifiés (Royaume-Uni), ou encore une concentration des acteurs de la mobilité facilitant la coordination tarifaire et horaire du transport de personnes (Allemagne).

La situation française, héritée du passé, n'empêche pas le développement de techniques de pointe permettant aux utilisateurs d'être informés afin de mieux planifier leurs trajets dans les différents réseaux de transport. Comme l'indique Patrick Coroller (ADEME), « **La mobilité du futur ou "2.0" passera par l'innovation et la technologie. Le smartphone devrait devenir un assistant personnel de mobilité, en aidant l'utilisateur à savoir comment se déplacer de manière optimale, en combien de temps, connaître son empreinte carbone, payer ses titres de transport, etc.** ».

Mais il ne faut pas considérer que l'information délivrée aux usagers améliore, en tant que telle, la qualité de l'offre ; elle leur permet seulement de s'en accommoder au mieux, notamment en termes de fréquence, de saturation ou d'incidents.

Si les technologies de l'information semblent incontournables, elles font toutefois face à une certaine prolifération de moyens de communication peu coordonnés, et par conséquent perdent beaucoup en efficacité pour l'utilisateur. Pour pérenniser leur usage et le rendre plus efficace, il faut, selon Pascal Feillard (PSA Peugeot Citroën), « **une ouverture des systèmes d'informations des entreprises opérant dans le secteur des transports, permettant l'accès à des informations indispensables pour développer l'offre de mobilité** ».

En effet, la concurrence entre de multiples acteurs et la complexité des réseaux de transport ont tendance à générer des systèmes de gestion complexes et en silos, tant du point de vue de l'information du voyageur que du point de vue commercial. Or, comme le souligne Jean-Louis Jourdan (SNCF), « **La fluidité de l'information est primordiale pour le succès de l'intermodalité. L'avenir est donc moins dans des tarifications fragmentées, où chaque client est traité de façon quasiment individuelle, que dans les systèmes simples, où les opérateurs de transport proposent des tarifs uniques à tous les voyageurs** ».

L'un des défis à relever pour les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) appliquées à la mobilité est la gestion d'un flux d'informations en sens inverse : on adapterait les capacités et/ou trajets des transports en fonction des informations émises par les véhicules eux-mêmes (qu'il s'agisse de véhicules municipaux, de taxis, de bus, voire des utilisateurs eux-mêmes). Les acteurs de la mobilité doivent alors non seulement consolider et interpréter en temps réel un volume de données qui peut être très important mais aussi être capables d'adapter rapidement l'offre en fonction des résultats obtenus (restrictions de circulation, variation de la fréquence de passage, etc.).



Urbanisme et transports : pour une gouvernance unifiée, selon le principe de suppléance

Si la technologie peut venir au secours des systèmes de gestion, ce sont les décisions humaines qui feront la différence en ce qui concerne la résilience et la coordination des réseaux. **« Les modes de transport ne doivent pas être opposés mais bien articulés. Ils vont dépendre du budget, de la praticité, du confort désiré par chaque individu, précise Jean-Louis Jourdan (SNCF). La construction de nouveaux bureaux à La Défense alors que tous les modes de transport sont déjà surchargés en période de pointe est un exemple de discordance entre la politique d'urbanisme et la politique de transport. Les transports vont mettre du temps à s'adapter à la nouvelle demande et, à cause de ce décalage, les usagers vont connaître une période difficile. Une articulation de la mobilité demande une gouvernance unique des différentes instances planificatrices, mais celles-ci ont des intérêts divergents ».** On voit donc bien l'enjeu que constitue une gouvernance unifiée de tous les acteurs de la mobilité. Encore faut-il saisir les problématiques qu'elle sous-tend. **« Dans les années 60 en France, période où le pétrole était bon marché, les centres villes n'ont pas été conçus pour limiter le déplacement des individus. La situation actuelle résulte d'un choix politique fait il y a plusieurs dizaines d'années, voilà le constat dressé par Michel Dubromel de FNE. Au lieu de multiplier en permanence les infrastructures de transports, il est prioritaire d'avoir une réflexion sur la répartition spatiale des activités en zone urbaine ».**

La conduite du changement s'annonce lente et difficile, mais néanmoins possible, comme le montrent les exemples d'Amsterdam, la ville des bicyclettes, ou encore de la Suisse où les horaires des transports sont très bien coordonnés afin de faciliter les correspondances aux usagers.

L'application du principe de subsidiarité, actuellement en vigueur, repose sur un découpage des modes de transport et des compétences hérité d'une période où l'intermodalité n'était pas développée. La France souffre d'une situation où les compétences s'exercent à des échelles différentes sans cohérence territoriale des schémas de transport (municipalité, communauté d'agglomération, région) et où, selon François Saglier (UTP), **« Il y a un éclatement des compétences entre le transport, le stationnement, la voirie, ... alors que ces compétences sont toutes liées entre elles. Il y a un besoin de diminuer le nombre de structures et de donner à la même autorité tous les leviers pour mener une politique cohérente ».** L'unification de la gouvernance des transports passera donc nécessairement par la mise en place du principe de suppléance, ce qui ne se fera pas sans une remise en cause des attributions de certains échelons.

Cependant, les problématiques de mobilité se posent différemment selon les territoires. En effet, les transports publics ne peuvent pas partout remplacer les voitures et les voitures

ont besoin des transports publics pour décongestionner les routes, notamment en milieu urbain ou sur les axes à trafic dense. Cette complémentarité s'exprime différemment qu'il s'agisse d'un milieu urbain, périurbain ou rural, et les bons équilibres se trouvent au-delà du clivage classique entre voiture individuelle et transports publics. C'est ce que souligne François Saglier (UTP), en concluant que **« pour éviter la congestion du transport automobile, il faut trouver des alternatives convaincantes pour les usagers. Les individus ne laisseront leur voiture que si le temps de transport est inférieur à celui passé dans la voiture. On revient donc au problème de la déconnexion entre la politique d'urbanisme et des transports ».**

Le problème de l'intermodalité en France est qu'il n'y a pas de coordination au niveau de l'administration. Les décisions se prennent à la fois au niveau de la ville, du département et de la région. Les réseaux, les horaires, les systèmes d'information ou encore la tarification ne sont pas coordonnés ».

LEXIQUE

L'intermodalité est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. On parle plus spécifiquement de technologies et/ou d'autorité organisatrice différente. En termes de politique de transports, l'intermodalité correspond à la fin d'un modèle unique, tout-voiture ou tout-camion, et au développement des modes de transport doux (vélo, marche) ou des transports en commun (ferroviaire, routiers).

L'interopérabilité est la capacité que possède un produit ou un système, dont les interfaces sont intégralement connues, à fonctionner avec d'autres produits ou systèmes existants ou futurs et ce sans restriction d'accès ou de mise en œuvre. Par exemple, dans l'Union européenne, (dans le domaine ferroviaire), l'interopérabilité est définie comme « l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes ».

Ainsi, si l'intermodalité implique la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport, l'interopérabilité suppose une transition fluide et sans contrainte d'un mode à l'autre.

Le principe de subsidiarité est un principe de gouvernance ou une règle politique et sociale selon laquelle la responsabilité d'une action publique, lorsqu'elle est nécessaire, doit être affectée à la plus petite entité capable de résoudre le problème elle-même.

Le principe de suppléance est un principe de gouvernance ou une règle politique et sociale selon laquelle quand et si des problèmes relevant de la responsabilité publique excèdent les capacités d'une petite entité à les résoudre, l'échelon supérieur a alors le devoir de la soutenir, dans les limites du principe de subsidiarité.

Ces deux principes (subsidiarité et suppléance) visent théoriquement des niveaux d'action publique les plus pertinents et les plus efficaces, dans le respect de la loi et des compétences des collectivités.

Ernst & Young

Environnement et Développement durable



Notre vocation est d'accompagner les projets de transformation et de mettre en place le pilotage des performances extra-financières



Conseil

Accompagner les démarches de développement durable

Audit

Evaluer les risques et fiabiliser les informations

Etudes

Aider la prise de décision et évaluer les politiques

Transactions*

Accompagner les projets cleantech

* en collaboration avec Ernst & Young Transaction Advisory Services

Ernst & Young

Audit | Conseil | Fiscalité & Droit | Transactions

Ernst & Young est un des leaders mondiaux de l'audit et du conseil, de la fiscalité et du droit, des transactions. Partout dans le monde, nos 141 000 professionnels associent nos fortes valeurs communes à un ferme engagement pour la qualité. Nous faisons la différence en aidant nos collaborateurs, nos clients et tous nos interlocuteurs à réaliser leur potentiel.

Ernst & Young désigne les membres d'Ernst & Young Global Limited, dont chacun est une entité juridique distincte. Ernst & Young Global Limited, société britannique à responsabilité limitée par garantie, ne fournit pas de prestations aux clients. Retrouvez plus d'informations sur notre organisation : www.ey.com

L'équipe Environnement et Développement durable

Constituée en 1994, l'équipe Environnement et Développement durable d'Ernst & Young en France est forte de plus de 60 consultants entièrement dédiés, disposant de formations en ingénierie technique, économie, finance, marketing, droit, communication et d'expériences préalables en entreprises, institutions publiques et ONG.

Spécialisés par secteur d'activité, ils accompagnent les entreprises et les structures publiques, ponctuellement et sur le long terme. Ils collaborent avec un réseau international de 500 consultants, auditeurs et avocats spécialisés.

Plus d'information sur : www.ey.com/fr/sustainability

Contacts

Eric Mugnier
Associé,
Ernst & Young Environnement
et Développement durable
Tél. : +33 1 46 93 78 15
E-mail : eric.mugnier@fr.ey.com

Philippe Aubain
Senior Manager
Mobilité, infrastructures
et services à l'environnement
Tél. : +33 1 46 93 78 92
E-mail : philippe.aubain@fr.ey.com

Guillaume Carrère
Marketing
Tél. : +33 1 46 93 79 38
E-mail : guillaume.carrere@fr.ey.com