

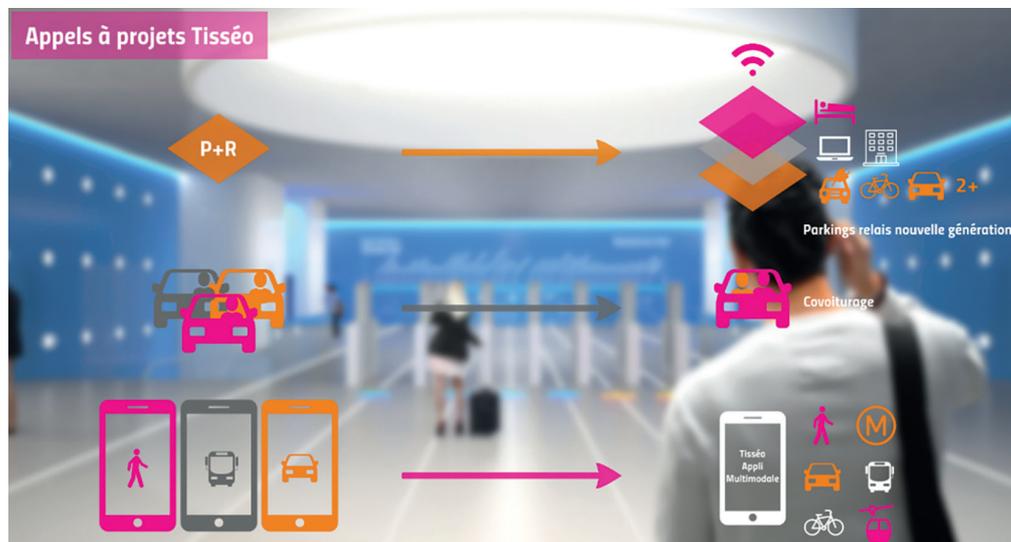
# Vers une mobilité « à la carte », proposée comme un service global

Stefan PONS  
Frédéric TOUPIN

L'évolution des pratiques de déplacements associée à la révolution des outils numériques a engendré de nouvelles formes de services à la mobilité souvent initiés par des acteurs privés au service d'une large communauté d'acteurs. Ces évolutions provoquent le développement de liens directs entre opérateurs privés et usagers, et éliminent les intermédiaires publics. Ce nouveau schéma permet une recombinaison très rapide des services mais pose souvent la question, d'une part, de la fiabilité, de la qualité et de la pérennité des services proposés et, d'autre part, du maintien d'un intérêt général à l'échelle des périmètres pertinents.

À titre d'exemple, si l'utilisation de Waze optimise en temps réel le réseau routier, elle ne permet pas de hiérarchiser les itinéraires de circulation et d'assurer un équilibre entre les voies, les volumes des trafics et la préservation de la vie de quartier. Le développement régulier des services de covoiturage redessine quotidiennement des cartes de transport en créant sans arrêt de nouveaux points d'entrée et de sortie de ces réseaux qui demandent souvent à être aménagés et identifiés. Le développement d'offres privées de vélos en libre-service en *free floating*, pose quant à lui la question de la qualité de maintenance du service et d'un usage anarchique de l'espace public...

La place des acteurs publics compétents sur les questions de déplacements et de mobilité (autorités organisatrices) est aujourd'hui à reconsidérer à l'aune de cette nouvelle ère. Il s'agit notamment de poser les bases d'une nouvelle posture de l'action publique, moins régaliennne, moins souveraine, et plus ouverte sur les logiques de partenariats « public-privé », sans pour autant qu'elle perde sa mission originelle d'autorité organisatrice. En





ce sens, il apparaît aussi désormais nécessaire de mieux appréhender les interfaces possibles « au cas par cas » avec les différents acteurs dans un souci de mise en œuvre de la stratégie globale (faire et « faire faire »). Au-delà des logiques d'acteurs, l'impact du numérique sur les pratiques de déplacements interroge la stratégie et le sens à donner quant à l'organisation globale des mobilités (à court, moyen, long termes), et appelle à une maîtrise des nombreux outils numériques au service de l'action globale (*open data*, structuration des réseaux, plateforme unique et partenariale, applications dédiées...).

La collectivité n'est donc plus simplement autorité organisatrice des services de transport mais doit également de plus en plus être régulatrice, coordinatrice, ou encore animatrice d'un dialogue entre les acteurs, avec un double objectif de cohérence des services et de maintien de l'intérêt général.

C'est dans cet esprit que le Syndicat Mixte des Transports en Commun de Toulouse et sa région<sup>1</sup>, a intégré les questions d'innovation dès la phase d'élaboration de son Projet Mobilités à horizon 2030<sup>2</sup>. À travers le Projet Mobilités,

Tisséo-Collectivités exprime ainsi une volonté forte d'intégrer une démarche d'innovation à tous les projets (dont le projet phare de la troisième ligne de métro) et à y associer les acteurs du territoire.

L'objectif à terme est d'améliorer « l'expérience voyageurs », en adéquation avec les technologies et les usages de demain. Pour tenir cette ambition, Tisséo-Collectivités a décidé de mobiliser des porteurs d'innovations autour de la troisième ligne de métro et de la mobilité en général. Ainsi, à l'issue d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), plus de 270 projets ont été proposés par des acteurs locaux et nationaux, beaucoup s'appuyant sur les technologies du numérique. Cet AMI rend évolutif le Projet Mobilités avec des actions concertées entre acteurs publics et privés (opérateurs, startup, acteurs de la recherche...). Dans ce cadre, le projet Mobilité doit être garant d'une cohérence entre ces actions d'une part et avec l'ensemble des politiques publiques d'autre part. Il en ressort que les champs d'action et de coopération sont multiples : offres de transport collaboratives, développement de services numériques dans les pôles d'échanges, dispositifs d'informa-

tion multimodale, modélisation intégrée des choix de transport et d'urbanisme... Il s'agit autant d'adapter l'offre de transport que de mieux orienter les choix en matière de demande de mobilité.

Ces premières étapes posent les bases d'une coopération « public-privé » plus intégrée, permettant de proposer aux usagers un « bouquet de services » adaptables suivant les situations, les jours de la semaine, les besoins, les envies... La mobilité vécue comme un service (*Mobility As A Service*) doit ainsi permettre de passer d'un mode de transport personnel (propriété) à des solutions diverses de mobilité consommées en tant que service. Il s'agit alors pour l'utilisateur de pratiquer un déplacement d'un point A à un point B à partir d'un ensemble de services de transport coordonnés, mis à disposition au sein d'une offre globale et pour laquelle le numérique joue un rôle central (information multimodale, mise en relation, tarification...). En ce sens, les démarches engagées récemment par l'État dans le cadre des Assises Nationales de la Mobilité confirment la tendance « Innovation – Mobilités et nouveaux partenariats » au service des usagers du territoire.

1. Tisséo-Collectivités.

2. Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains.