

# **« FLEXIBILITE DES TRANSPORTS DANS UNE VILLE INTELLIGENTE »**

*Participent à cette table ronde :*

*Jean-Louis FOUSSERET, Maire de Besançon*

*André GERVAIS, Adjoint au Maire de Dijon en charge des transports*

*Laurent VERSCHELDE, Directeur Général de Kéolis Dijon*

*Sébastien FRAISSE, Directeur Général France de Vinci Park*

*Michel COUTURE, Directeur Général de Sodetrel (filiale EDF)*

Patrick NICOLAS présente le sujet de cette table ronde et indique que les collectivités sont aujourd'hui confrontées au défi de l'accessibilité pour renforcer l'attractivité et le rayonnement des centres-villes. De fait, les politiques publiques ont pour objet de développer une palette de services la plus large possible, tout en travaillant à leur interconnexion optimale, afin de répondre à une grande diversité des situations et de demandes des usagers, et encourager l'évolution des comportements en matière de déplacements.

Les intervenants de cette table ronde seront donc amenés à répondre aux questions suivantes : Comment les collectivités conçoivent-elles leurs plans de déplacements urbains ? En quoi les nouvelles technologies permettent-elles d'améliorer la qualité et la performance des services de mobilité ?

Patrick NICOLAS demande tout d'abord à Jean-Louis FOUSSERET de présenter les projets en cours dans sa ville, pionnière en matière de piétonisation.

Le Maire de Besançon confirme que le défi de la mobilité est inscrit dans les gènes de la ville depuis longtemps, puisque sa commune fut la première à mettre en place un secteur piétonnier en France en 1973. Elle fut également la première à développer les premiers bus pilotés par ordinateur. Les minitels de l'époque permettaient en effet de positionner les véhicules à l'aide de capteurs situés dans les roues.

Jean-Louis FOUSSERET rappelle par ailleurs que Besançon possède plus de deux millénaires d'histoire et que sa cité conserve encore quelques secteurs très étroits, ce qui ne facilite pas le passage des transports en commun ou des camions de livraison. De fait, la ville a dû s'adapter pour mettre en place des systèmes de transports performants de façon à desservir convenablement le centre-ville. Voilà pourquoi ce secteur est interdit aux véhicules depuis de nombreuses années, hormis pour la livraison de marchandises le matin. En outre, afin d'optimiser sa politique de transport et compte tenu d'un nombre de bus important, la ville a ensuite décidé de construire un tramway, dont l'inauguration aura lieu en août prochain.

La mise en place de tels dispositifs permet ainsi de capter les véhicules provenant de la périphérie dans les parkings relais de la ville pour proposer davantage de services. Concrètement, la mairie a par

exemple décidé de fixer le coût des emplacements à quatre euros par jour, en échange de tickets de transports aller-retour, proportionnels au nombre de passagers. La ville propose aussi des parkings de proximité répartis tout au long des sept stations de tramway. Enfin, l'ensemble de ces services sont interconnectés, ce qui facilite les déplacements des utilisateurs (trafic, circuit, horaires).

D'autre part, l'ensemble de ces outils bénéficiera également d'une politique unique, permettant d'utiliser à la fois les TER, les bus, le tramway ou encore les transports en mode doux (vélos, véhicules électriques, véhicules auto-partagés), avec le même titre de transport. De plus, grâce aux entreprises de billettiques Vix et Parkéon, situées à Besançon, la ville travaille actuellement à la mise en place d'un dispositif permettant notamment de remettre de l'argent dans un parcmètre avec son Smartphone pendant un déjeuner.

D'une manière générale, il s'agit donc de faciliter la vie du consommateur et de lui donner envie d'aller dans le centre-ville.

Concernant Dijon, André GERVAIS indique que la ville a choisi de déployer un tramway qui tangente le centre-ville, tout en conservant les lignes de bus standards ou articulés existantes et les navettes. Le tramway se substitue ainsi aux itinéraires chargés en circulation, qui ne comptent plus que 4 000 véhicules par jour contre 10 000 auparavant. Ce moyen de déplacement irrigue désormais 50 % du réseau. Les lignes de bus à haut niveau de service complètent ensuite ce dispositif puisqu'une partie d'entre elles coupent le centre-ville. Enfin, l'adjoint au Maire en charge des transports rappelle que la mairie a aussi décidé de piétonniser la rue principale.

L'aménagement de ces modes de transports permet en définitive de répondre aux besoins de tous les habitants, du plus jeune au plus âgé, et de rendre le centre-ville plus attractif. De plus, 90 % de la population est aujourd'hui transportée par des véhicules à motorisation électrique, ce qui réduit considérablement les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.

Patrick NICOLAS interroge ensuite Laurent VERSCHELDE sur l'interconnexion entre ces différents modes de transports.

Le directeur Général de Kéolis Dijon rappelle en premier lieu que la voiture reste toujours prioritaire, puisque 50 % des déplacements, dans des agglomérations telles que Dijon, s'effectuent par ce biais. Les transports en commun représentent pour leur part près de 13 % des trajets en ville. D'une manière générale, les Français demeurent donc encore très attachés à leur voiture, même si certains sont désormais prêts à partager leur véhicule. D'autres se disent même prêts à quitter leur voiture s'ils disposaient de transports collectifs attractifs, performants et fiables. Laurent VERSCHELDE constate d'ailleurs que 75 % des Dijonnais qui habitent le long du tramway utilisent régulièrement ce mode de transport. Pour lui donc, une offre sûre et dynamique permet de se substituer à la voiture.

Voilà pourquoi Dijon a reconstruit complètement son centre-ville en mettant en valeur son patrimoine, en piétonnisant l'essentiel du cœur de ville et en repensant son offre de transport. L'objectif consistait en effet à accéder au centre aussi bien avec le tramway, qu'avec des bus hybrides ou des navettes. La ville a ainsi enregistré une augmentation immédiate de l'utilisation des transports en commun de l'ordre de 23 % entre 2012 et 2013, et la fréquentation du réseau a continué d'augmenter de 10 % en 2014. Au final, comme la mise en place de ces dispositifs correspond aux attentes des habitants, ces derniers délaissent peu à peu leur voiture pour se rendre dans le cœur de ville. Enfin, 65 % de l'agglomération dijonnaise dispose également d'une carte billettique nominative.

Laurent VERSCHELDE insiste cependant sur le développement de la multimodalité de façon à faciliter l'accès aux modes de transports. Pour cela, Dijon propose par exemple une offre TER + transports urbains et cherche également à consolider davantage son offre de parkings relais.

Sébastien FRAISSE confirme lui aussi que l'approche du stationnement dans les villes a évolué depuis quelques années et que le consommateur recherche de plus en plus une offre sur mesure. De fait, pour répondre à ce besoin grandissant, Vinci a notamment développé des offres multimodales avec des centres de mobilité, à l'image du parking de l'Hôtel-de-Ville de Paris. Cet espace dispose en effet de l'ensemble des offres existantes sur la capitale telles qu'Autolib', des sociétés de covoiturage ou encore Vélib'.

En revanche, compte tenu de ces nouvelles politiques, Vinci constate que certains de ses parcs connaissent une baisse de fréquentation, notamment au cœur de Paris. L'entreprise doit donc proposer d'autres usages pour ses parkings. Pour cela, elle réfléchit entre autre à la mise en place de chaînes logistiques et communique également dans une démarche dite « *Open Parc* », pour valoriser la diversité de l'offre existante en termes de mobilité. L'entreprise a d'autre part sorti sa propre application Smartphone, permettant de connaître le nombre de places disponibles en temps réel ou encore de payer avec son mobile. Enfin, Vinci développe actuellement une offre qui mettra bientôt à disposition des parcs privés pour le grand public.

*Afin d'illustrer ces propos, Patrick NICOLAS propose la diffusion d'un film sur les applications mobiles dans le quotidien des usagers.*

Suite à la projection de cette vidéo, Sébastien FRAISSE évoque le futur des parkings publics, où les villes cherchent de plus en plus à se réapproprier des surfaces de stationnement existantes. Certaines n'ont en effet pas toujours les moyens de construire de nouveaux parcs souterrains et d'autres n'en voient tout simplement pas l'utilité. De fait, Vinci travaille à des solutions de co-stationnement ou encore à la mise en place de partenariats avec des propriétaires privés. Une ville comme Paris compte par exemple 150 000 places de voiries et 450 000 en sous-sol dans le domaine privé (hôtels, bailleurs sociaux, entreprises). Or, ces dernières ne sont utilisés qu'à 30 %. Il existe donc un gisement de 300 000 places à développer avec des moyens technologiques très simples, tels que l'ouverture des portes avec son Smartphone par exemple.

Enfin, le directeur Général France de Vinci Park évoque également la dépenalisation du stationnement de surface qui prendra effet en février 2016. Cette mesure permettra à chaque maire de choisir le niveau de stationnement qu'il souhaitera appliquer à sa commune, ce qui l'aidera ainsi à définir une politique de stationnement globale.

André GERVAIS affirme pour sa part que le stationnement ne se pense plus de la même façon qu'il y a dix ans, compte tenu de l'évolution de la population. Il estime en outre qu'il ne faut pas non plus l'opposer aux transports en commun. D'autre part, il sait aussi que l'espace public diminuera davantage au profit de la piétonisation ou de l'apparition de nouvelles activités. L'adjoint en charge des transports pense par exemple au développement des services pour personnes âgées, qui impliquent l'intervention de nombreux professionnels (infirmières, taxis...).

Pour lui donc, il s'agit aussi de retravailler ces espaces au regard de la société actuelle, et ce quelle que soit la catégorie. En effet, un jeune résident n'aura peut-être pas d'automobile car il préférera l'auto-partage. De la même façon, quelle place faut-il réserver au véhicule électrique ? En d'autres termes, André GERVAIS déclare que « si, jusqu'à présent, nous avons su garer des voitures, le stationnement doit désormais devenir un service rendu aux habitants et aux usagers ». Nous assistons donc à une

révolution en la matière, compte tenu des attentes des citoyens et de l'apparition de nouveaux moyens de communication.

Patrick NICOLAS se tourne maintenant vers Michel COUTURE, qui travaille notamment sur le développement des infrastructures et des services pour le déploiement du véhicule électrique auprès des collectivités.

Le directeur général de Sodetrel explique que la filiale d'EDF œuvre effectivement dans la conception, l'installation, l'exploitation et la maintenance des infrastructures de charge, mais elle travaille également sur l'auto-partage électrique et l'énergie embarquée, autrement dit la location de batteries électriques pour les véhicules lourds.

Pour lui aussi, la mobilité dans une ville doit être considérée de manière architecturale. Il s'agit donc d'une démarche politique répondant avant tout à une approche globale et intermodale. Michel COUTURE estime par conséquent qu'il ne doit pas y avoir de compétition entre les moyens de transport, à partir du moment où ils satisfont la population et limitent la pollution au sens large (c'est-à-dire l'encombrement des villes jusqu'à l'accessibilité des places de parkings). Selon lui, il ne s'agit pas de connaître le nombre de places vides. Il faut que les clients sachent qu'elles sont disponibles. Il faut donc mener une réflexion générale entre les transports collectifs, le vélo électrique, la voiture électrique, la voiture individuelle et les transporteurs pour le dernier kilomètre, de façon à avoir un ensemble cohérent.

Concernant la place de la voiture individuelle, Michel COUTURE note avec intérêt qu'il s'agit ni plus ni moins du prolongement du domicile. Ce paramètre est donc très important à prendre en compte dans le développement de l'auto-partage, qui selon lui représente un élément clé de la vie de demain. Une voiture auto-partagée diminue en effet le nombre de véhicules sur les routes de sept à quinze, selon les études. Par ailleurs, un véhicule électrique revient certes un peu plus cher à l'achat, mais se révèle beaucoup moins onéreux à l'usage. De fait, un véhicule partagé prendra tout son sens, surtout s'il est électrique, sachant de plus qu'il garantit une place de stationnement.

Le temps imparti étant épuisé, Patrick NICOLAS remercie les participants et clôt cette table ronde.