

Hey bro, on se retrouve ou ?

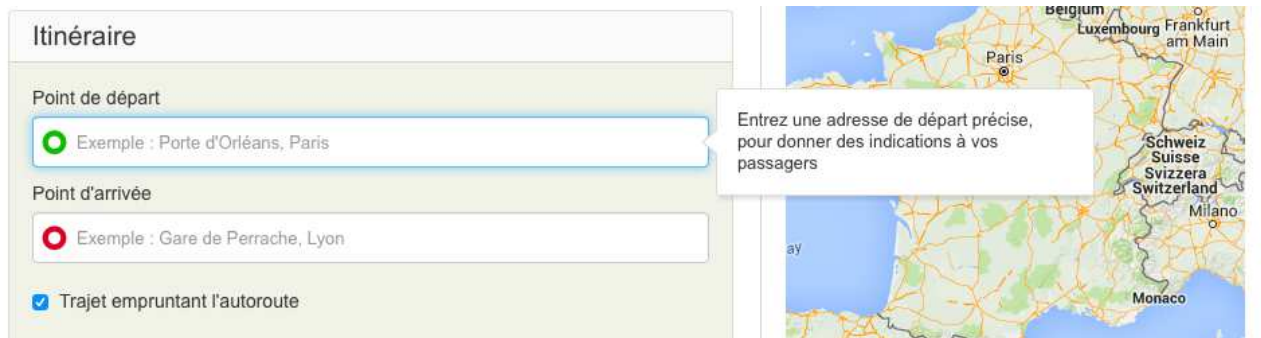
Ou l'impact des nouvelles formes de mobilité sur les territoires

November 11, 2015

Le covoiturage prend plus d'ampleur chaque jour, le marché de l'autocar décolle à grands renforts de com et même notre opérateur ferroviaire historique se propose d'être le mobility manager du futur, ventant le porte à porte comme élément essentiel de sa stratégie. Cette multitude et ce potentiel d'usages décuplé s'accompagnent de nouvelles exigences pour le voyageur, hyper-connecté et ultra-mobile. Et cela vient complexifier la notion même de "lieux de mobilité". En effet, auparavant, il s'agissait simplement de réfléchir à l'emplacement d'une gare et de quelques arrêts de bus dans une commune. Mais avec tous ces bouleversements, cela sera différent dans les années à venir. Les territoires arrivent-ils à appréhender cette nouvelle donne ? Les collectivités ont-elles pris la mesure de ces nouveaux besoins ? Les dernières lois, qui tentent de redessiner le visage des transports, sont-elles suffisantes ?

On peut dire blablacarisation du territoire ?

Le succès Blablacar est incontestable. Cette solution alliant convivialité et faible coût fait des ravages ! Mais si la plateforme est époustouflante d'efficacité, si le système est plus que rodé (réservation et paiement automatique, accessibles sur smartphone), il reste cependant une étape souvent "casse tête" pour l'utilisateur : le lieu de prise en charge et de dépose. La faute à qui ? Pas à la startup, qui est une boîte de désintermédiation et non pas d'aménagement du territoire. Pas à la collectivité, qui n'a pas réellement « la compétence covoiturage ». Pas celle de l'utilisateur, qui cherche à monter et à descendre d'un véhicule dans les meilleures conditions sans se poser plus de questions. Toujours est-il que dans certains territoires, l'urgence est bien là et la nécessité d'aménager ou de sécuriser certains lieux est réelle.



Choix du lieu de départ et d'arrivée depuis Blablacar - Un module finalement assez simpliste

Mais alors, maintenant que le phénomène est visible, on ne peut plus dire que personne n'est au courant. Alors que faire ? Profiter de l'occasion pour tenter une réflexion qualitative sur ces lieux, en intégrant une vraie logique servicielle et une parfaite intermodalité, clé du succès.



« L'intermodalité est forte entre le covoiturage et les transports en commun : 44 % des passagers ont recours aux transports en commun pour rejoindre leur lieu de covoiturage. »

Selon l'enquête ADEME-6t-bureau de recherche publiée en 2015 (enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance)

Des réflexions existent et elles datent. Armel le Sidaner par exemple, encore étudiant à l'Ecole de Design de Nantes avait imaginé le projet "Copilot" qui lui avait même fait gagner un concours sur la question des mobilités en périurbain. C'était en 2011... Son concept ? simple mais novateur : imaginer la "station de covoiturage" servicielle et évolutive, "une évidence" selon lui.



Projet Copilot - <http://www.lecolededesign.com/projets/copilo-t-109>

Les Départements n'ont peut être pas encore appliqué le concept de ce jeune designer, mais tentent déjà de déployer des aires dignes de ce nom. Blablacar tente aussi de proposer quelques solutions. Contactée par téléphone, la société indique par exemple pouvoir mettre à disposition de l'information en temps réel dans des stations de covoiturage aménagées par les collectivités.

Qui osera aller plus loin, proposer un vrai prototype de "station de covoiturage", intermodale, connectée et confortable ?

Un café et hop, on monte dans le car...

Un autre mode de déplacement qui cartonne en ce moment, c'est bien sûr l'autocar... ne dites pas que vous êtes passé à côté ! Et dans ce domaine aussi, tout comme pour la montée en puissance du covoiturage, il semble bien que la question des lieux de mobilité ait été reléguée au second rang. Le faible intérêt pour l'autocar dans les politiques publiques avant la loi Macron fait qu'aujourd'hui, la question des gares routières est loin d'être traitée. Toujours régies par une ordonnance datant de 1945, aucune disposition ne vient préciser la répartition des compétences entre le secteur privé et le public, ni, dans le dernier cas désigner une autorité compétente. Conséquence ? une grande diversité de situations et une faiblesse du cadre en vigueur.

Pourtant, comment envisager un développement de ce mode de transports sans mener une vraie réflexion sur les gares routières, leur organisation, leur emplacement ? Une première étape pourrait être d'observer certains pays européens, qui favorisent l'usage du car depuis longtemps. Et pas besoin d'aller loin, l'Espagne est un très bon exemple à étudier : les gares routières y sont souvent un élément central de la vie communale. Et ça n'est pas une vision du passé, puisque un des principaux projets de mobilité de San Sebastian, qui sera la capitale européenne de la culture en 2016 est une gare routière ! Celle-ci sera raccordée à la gare principale de la ville, et aménagée dans une vraie logique d'intermodalité.



San Sebastian, la capitale de Gipuzkoa, qui sera capitale européenne de la culture l'an prochain, construit sa nouvelle gare routière (Diario Vasco - 2015)

Mais alors en France... pourquoi n'avons nous pas cette culture ? Eric Ritter (avec qui j'avais échangé lorsqu'il était encore secrétaire général de la FNTV) rappelle qu'historiquement, il y a eu de nombreuses gares routières en France et que si l'on devait réinventer des choses qui existaient déjà dans les années 1960, il s'agirait uniquement de les adapter au contexte actuel. Selon lui, la gare routière de demain pourrait rapporter de l'argent, si elle est bien réfléchie, mixant les usages (liaisons régulières et publiques, internationales, touristiques...) et les modes de gestion (public, privé, mixte...). Il explique par ailleurs que les réflexions devront aussi prendre en compte, au delà du mode de gouvernance et de financement, la question géographique : certaines gares seront situées en hypercentre, couplées aux gares ferroviaires, mais d'autres seront en périphérie, connectées au réseau urbain. Pour lui, le mode, ou plutôt la combinaison des modes va créer le lieu.

OÙ ALLEZ-VOUS?

De DÉPART

À ARRIVÉE

Aller-retour Aller simple

11 Novembre 15

13 Novembre 15

Adulte(s) et enfant(s)



1

Bébé(s)



0

GARE D'ARRIVÉE

Les gares d'arrivée OUIBUS se trouvent toujours à proximité des centres villes. Elles vous proposent tous les services nécessaires pour bien entamer votre séjour.

Avant votre arrivée, OUIBUS vous informe déjà sur votre gare de destination: via votre guide de voyage reçu par e-mail et dans le bus, en cours de voyage. Vous avez des questions? Votre capitaine ou votre personnel d'accueil OUIBUS vous répondent avec plaisir.

Voir la [liste des gares](#).

La majorité des gares OUIBUS proposent:

- Des connexions en transports en communs et une station de taxis,
- une salle d'attente, pour patienter jusqu'à l'arrivée d'un taxi ou de la personne qui vient vous chercher,
- des kiosques à journaux,
- de la petite restauration,
- des commodités.

Quel point de départ ? Quel prise en charge dans ma ville ? "La majorité des gares proposent..." - L'exemple de OUIBUS

Cadrer, pactiser, s'entendre

Lentement certes, mais les lois françaises évoluent. L'idée est de faire en sorte que même si les collectivités ne sont plus totalement à la manoeuvre, elles ne pénalisent pas les initiatives existantes. Il s'agit donc de fixer un cadre... à travers quatre textes majeurs. La *Maptam* confirme le rôle des Conseils Régionaux dans l'organisation de la mobilité et indique que, dans le cadre de la rédaction du schéma régional d'intermodalité, seront "définis les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange". La loi *Notre* renforce encore le rôle de la Région, puisqu'il prévoit que "les compétences des départements en matière de transport soient transférées à la région". La *loi de transition énergétique* aborde quant à elle le covoiturage et indique que "les autorités compétentes établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique" mais aussi que "les sociétés autoroutières, lors de la création ou de la modification d'un échangeur autoroutier, ont l'obligation de créer ou d'améliorer les aires ou équipements de covoiturage avec une capacité correspondant aux besoins". Enfin, la loi *Macron* prévoit d'intégrer les gares routières dans les schémas régionaux de l'intermodalité et confie à l'ARAFER la mission de "préciser les règles s'appliquant aux gestionnaires des gares routières de voyageurs en matière d'accès aux gares, d'assurer le contrôle de ces règles, notamment en veillant à l'accessibilité des gares pour les cyclistes, et de prononcer des sanctions". Les premières réunions ont eu lieu à ce sujet, la fin de l'année semble être un curseur important.



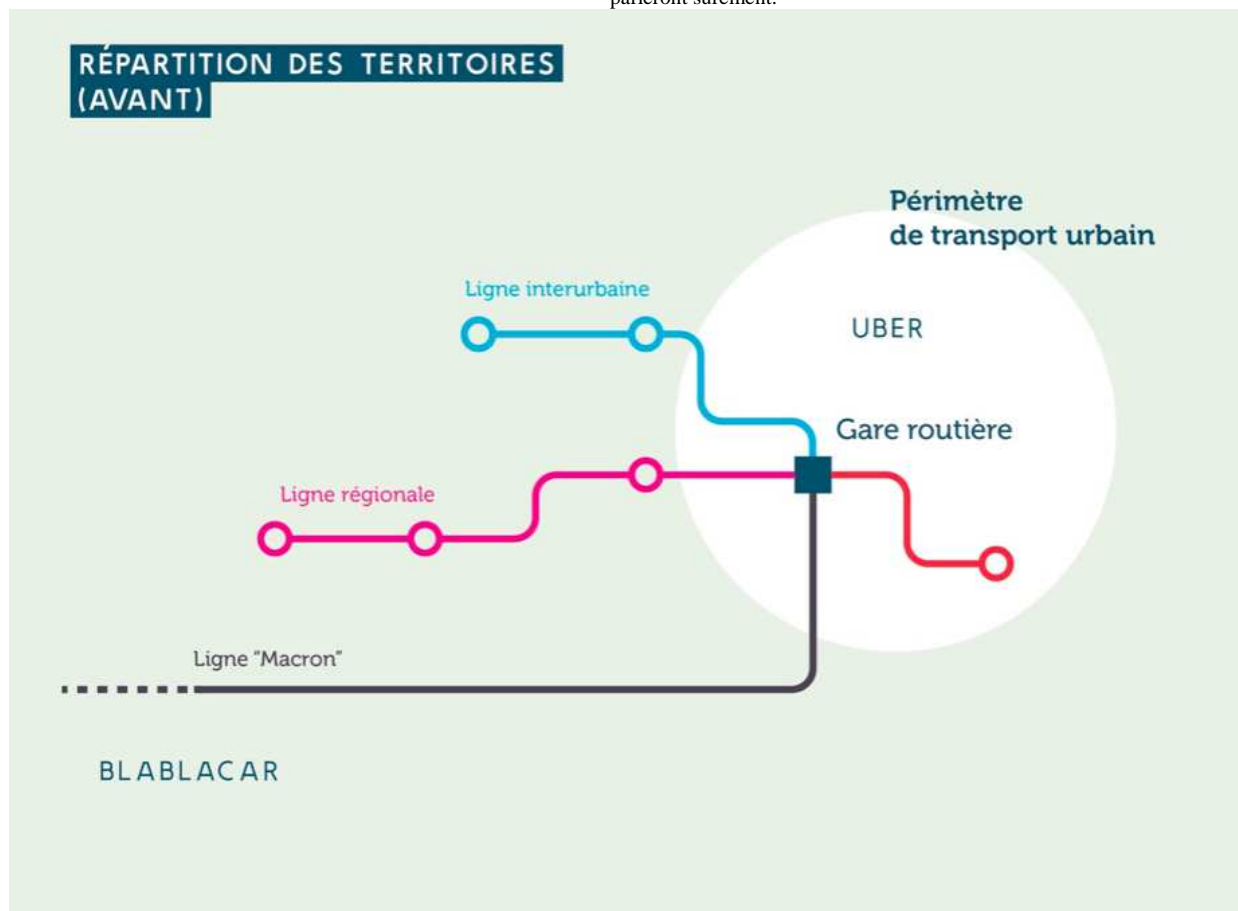
Le ministre de l'économie au dernier congrès de la FNTV, accueilli comme un "sauveur" !

Mais au delà de ces cadres, le secteur privé n'attend pas et tente de lancer des services adaptés à ces nouveaux lieux de mobilité. Afin d'accompagner le

covoiturage, certaines sociétés autoroutières s'y mettent : Vinci Autoroutes propose par exemple près de 1 500 places de covoiturage sur son réseau. La société s'associe aussi à Blablacar pour proposer « Temps Libre Covoiturage », une offre de télépéage dédiée, destinée à promouvoir et encourager la pratique du covoiturage sur les autoroutes. De manière très pragmatique, plusieurs Départements (l'Oise avec les supermarchés Auchan, le Bas-Rhin avec Leclerc, les Pyrénées Atlantiques avec Intermarché, ou encore Super-U dans les Pays de la Loire) ont tissé des liens avec des supermarchés afin mutualiser les places de parking existantes dans les supermarchés, pour la pratique du covoiturage. Un potentiel de clientèle supplémentaire et une image green pour les supermarchés, une déploiement de places de stationnement très économique pour les collectivités. Concernant les lieux adaptés à l'usage de l'autocar, des initiatives lancées dans les gares (ferroviaires) pourraient servir d'exemple. De nouveaux acteurs y proposent des services intéressants, à l'image de Pick Up, filiale du groupe la Poste, qui propose des espaces "relais colis" bien utiles pour les usagers quotidiens. Autre exemple, la chaîne hôtelière Okko, qui vient de signer avec la SNCF pour créer des hôtels dans plusieurs gares en France... la chaîne Relay, quant à elle déploie des « corners multiservices » dans de nombreuses gares. Des bribes que l'on pourrait considérer comme des "modules à plugger" dans de nouveaux lieux de mobilité.

Il n'y a sûrement pas « une » solution miracle pour créer des lieux de mobilité adaptés à la demande des usagers. Cependant, quelques règles simples pourraient favoriser le succès de ce processus : un dialogue ouvert entre entités publiques (gestionnaires d'infrastructures et du foncier) et sociétés privées, qui peuvent apporter capacité d'investissement et agilité de déploiement, des partenariats entre public et privé, une approche servicielle importante, l'optimisation de l'intermodalité et surtout, des dispositifs évolutifs. Une chose est sûre : les usagers sont de plus en plus exigeants et assument parfaitement leurs paradoxes: ca n'est pas parce qu'ils veulent du low-cost qu'ils se passeront d'un lieu d'attente confortable, du wifi, voire du café. Si nous le comprenons pas rapidement, les barbares eux y réfléchissent déjà... Comme l'indique Stéphane Schultz, en juin dernier, Google annonçait la création de [Sidewalk Labs](#), une "entreprise d'innovation urbaine dédiée à l'amélioration de la vie en ville des résidents, actifs et municipalités"... et oui...

Alors territoires et mobilité, quel avenir ? Les schémas de mon camarade Stéphane Schultz dans sa dernière présentation concernant le marché de l'autocar vous parleront sûrement.



RÉPARTITION DES TERRITOIRES (APRÈS)

