



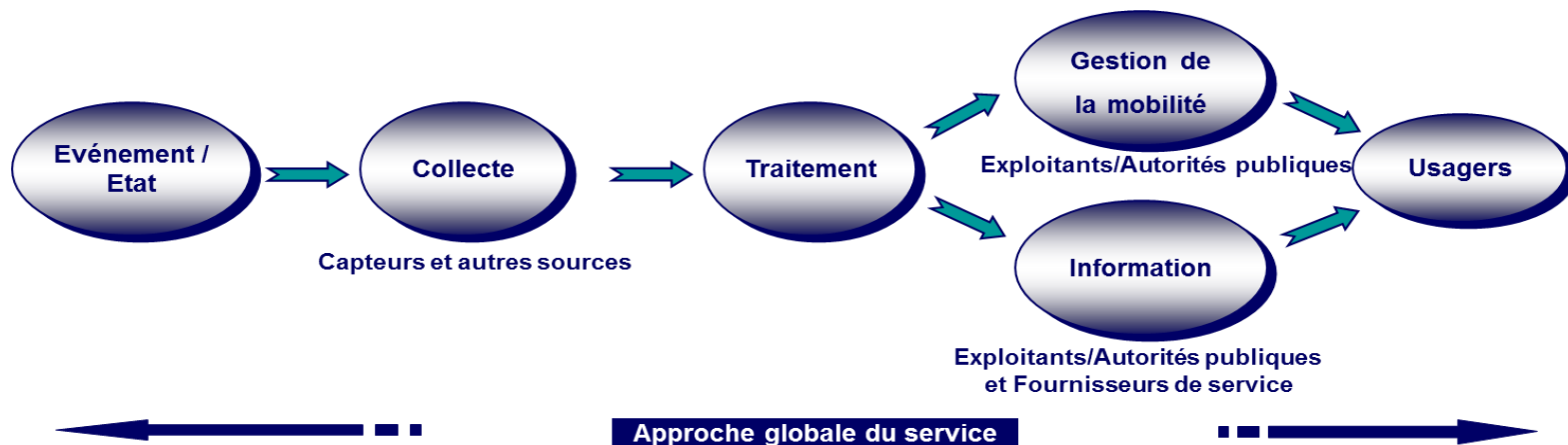
Feuille de route Gestion Multimodale des trafics



La gestion multimodale des trafics

Un périmètre large pour un besoin essentiel : faire fonctionner les agglomérations et les réseaux de transport de manière optimale

✓ Considérer l'ensemble de la chaîne d'information : des capteurs aux IHM exploitants + IV



✓ Les réseaux sont très divers : les métropoles, les villes de taille moyenne, le périurbain, le rural, les VRU/VSA, les autoroutes. Les besoins ne sont pas les mêmes, les solutions non plus. Le groupe considère que les enjeux sont néanmoins essentiellement en milieu urbain (au sens large, pas uniquement les centres des métropoles, mais y compris le périurbain).



Synthèse de la vision pour le MaaS et la gestion multimodale des trafics

Homo Mobilis

- ❑ Toute la mobilité – publique et privée - accessible simplement via différents medias avec une information fiable, cohérente, disponible avant le départ et pendant le trajet
- ❑ Etre rassuré sur mon parcours avant le départ et pendant le trajet, avoir un parcours fluide
- ❑ Des tarifs modulables en fonction de mon profil, de mon usage, avec paiement avant ou après l'usage
- ➔ *Simplicité, intégration de toutes les offres, qualité de service*

Autorités publiques

- ❑ Des incitations à la mobilité durable, une mobilité moins couteuse en fonds publics
- ❑ Une connaissance renforcée de la mobilité, un tableau de bord comparatif des performances modales
- ❑ Adapter l'offre en fonction de la demande de manière proactive
- ➔ *Orientation des choix modaux par le prix, une mobilité économe et plus flexible*

Opérateurs de services de mobilité

- ❑ Une meilleure performance des services
- ❑ Plus de clients, moins de coûts
- ❑ Une exploitation coordonnée entre services, réactive et proactive



Qu'est ce qui fait obstacle à l'achèvement de la vision : synthèse

- **La France dispose d'atouts certains pour avancer sur le sujet majeur de l'information et la billettique multimodales** : de nombreuses entreprises de tailles variables portant une capacité d'innovation certaine.
- **Il n'y a pas de technologies insuffisamment maîtrisées et maîtrisables par les acteurs français**, pouvant pénaliser l'achèvement de la vision exprimée.
- **Cependant les faibles marges des entreprises grèvent les investissements et les projets d'innovation dans les territoires sont aujourd'hui de tailles trop modestes et mal ciblés.**



Qu'est ce qui fait obstacle à l'achèvement de la vision : Synthèse

■ Les faiblesses relevées se focalisent essentiellement sur :

- **Une priorisation insuffisante des investissements publics sur les territoires à enjeux** : les villes, communautés d'agglomérations et les métropoles déploient peu de solutions relevant de l'information ou de la billettique multimodale. Par ailleurs il y a de nombreux déploiements de solutions qui se révèlent aujourd'hui trop rigides et couteuses (billettiques régionales ou apparentées) et au rapport cout / utilité sociétale discutable.
- **La multiplicité des acteurs, l'absence de chef de file, qui pénalisent la gouvernance**, complexifient les projets, surenchérisent les couts et les délais. L'éclatement des compétences entre les acteurs publics, le manque de dialogue entre les opérateurs de mobilité sont les points les plus forts relevés.
- **La non intégration de la voiture dans le dispositif de mobilité**, avec un manque de coopération entre acteurs de l'automobile et de la mobilité. Cette non intégration concerne à la fois les dispositifs freinant le covoiturage dynamique et la non tarification de l'usage de la route.
- **Le manque de données (en particulier routières) et la qualité des données** permettant de construire des services de haut niveau.
- **La faible visibilité de l'utilité de la gestion multimodale des trafics alors qu'il s'agit d'une activité clef pour le fonctionnement des villes**. Les projets d'innovation dans les territoires sont en conséquence très rares.
- **La nécessité de déployer des solutions pour le plus grands nombre et non uniquement pour des catégories sociales aisées des centres urbains**.



Propositions / Gestion multimodales des trafics

■ Financer l'innovation

- Lancer des appels à projet d'envergure afin de soutenir et accélérer les innovations (14 thématiques identifiées)
- Structurer la coordination entre la filière automobile, les fournisseurs de systèmes, les agglomérations et l'Etat (DGITM) sur les liens infrastructures véhicules, en particulier en milieu urbain et périurbain
- **Une priorisation insuffisante des investissements publics sur les territoires à enjeux** : les villes, communautés d'agglomérations et les métropoles déploient peu de solutions relevant de l'information ou de la billettique multimodale. Par ailleurs il y a de nombreux déploiements de solutions qui se révèlent aujourd'hui trop rigides et couteuses (billettiques régionales ou apparentées) et au rapport cout / utilité sociétale discutable.

■ Améliorer la gestion du trafic urbain

- Elaborer un plan national sur la gestion multimodale des trafics
- Déployer la gestion temps réel / prédictive des réseaux
- Déployer des solutions de gestion innovantes (voies réservées, réversibles, usages dynamiques, etc.)
- Flexibiliser les règles RH et les recrutements pour conserver une maîtrise d'ouvrage et des exploitants performants



Propositions / Gestion multimodales des trafics

■ Améliorer l'infrastructure technique

- Déployer des réseaux de télécommunication performants et sécurisés
- Avoir accès de manière nationale aux données privées notamment issue du FCD (constructeurs et autres)

■ Renforcer la coordination des structures contribuant à la gestion des trafics

- Regrouper les acteurs et/ou adapter les schémas de gouvernance en agglomération
- Optimiser les outils existants
- Finaliser les lois NOTRE et MAPTAM : transfert intégral des pouvoirs de police aux EPCI ou métropoles
- Intégrer les PC de police et de circulation
- Développer les interfaces techniques concourant aux échanges automatiques de données entre PC

■ Capitaliser sur les savoir-faire

- Capitaliser de façon opérationnelle sur les champs techniques, économiques et juridiques
- Evaluer les projets réalisés sur le plan de leur performance et utilité sociétale
- Travailler sur les futures normes dans le but de soutenir l'interopérabilité et la portabilité des solutions, et de se préparer à la concurrence

■ Tarifier le trafic routier, notamment de transit