

# Le manifeste de la mobilité durable



14 pistes pour optimiser  
le système des déplacements

## Présentation de l'UTP



L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain et du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Reconnue historiquement pour la gestion de la convention collective du transport urbain, l'UTP s'applique également à la construction de la convention collective du transport ferroviaire.

Plus largement, l'UTP représente les professions du transport urbain et du transport ferroviaire en défendant les intérêts collectifs des entreprises et en assurant la promotion de ces secteurs.

Depuis 2008, l'UTP accompagne activement le passage du transport public à la mobilité en prônant un système de mobilité globale pour que le voyageur bénéficie du meilleur service de transport.

L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

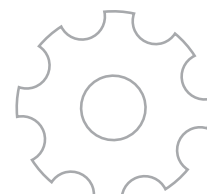
Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, CFT, Keolis, RATP Développement, SNCF Proximités, Transdev, Veolia Transport. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Quel que soit leur statut, elles œuvrent toutes pour offrir aux voyageurs les meilleurs services disponibles.

Depuis 2006, l'UTP fédère aussi les entreprises ferroviaires pour leur activité fret et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit de Colas Rail, EuRailCo, Euro Cargo Rail, Europorte, la SNCF fret, VFLI.



# Édito



## Du transport public à la mobilité...

L'évolution du transport public à la mobilité est en marche. Elle se constate dans la sémantique de notre salon : *Transports Publics, le Salon européen de la Mobilité*.

Elle s'observe sur tout le territoire :

- les réseaux adhérents de l'UTP s'y sont engagés,
- les Autorités Organisatrices des Transports veulent devenir des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable,
- de nouveaux acteurs veulent y participer.

L'UTP, organisation professionnelle des opérateurs de transport public et ferroviaire, accompagne ses adhérents dans ce mouvement.

Elle en a donné le signal en organisant dès mars 2009 le colloque « Plateformes intermodales, mettre la ville en réseaux » qui a réuni 300 personnes à Paris, puis en publiant avec d'autres partenaires, l'étude menée par Chronos *Nouvelles mobilités*. Elle a ensuite produit avec ses adhérents ses propres analyses, formulant ses propositions et les confrontant aux représentants des élus, de l'administration, de la téléphonie, des modes doux, et de ceux qui veulent s'inscrire dans ces travaux, pour aboutir finalement au *Manifeste de la mobilité durable*.

L'UTP modifie ses statuts pour accueillir des membres partenaires aux côtés de ses adhérents. Ensemble, ils poursuivront leurs travaux pour optimiser le système des déplacements, et le pérenniser dans les années de difficultés financières qui s'annoncent. Parallèlement, l'UTP a créé avec d'autres organisations professionnelles et associations du transport public et de la mobilité, le site portail *Mobilités* et sa « newsletter », afin de donner une traduction, sur le web, à cette évolution.

Puisse le *Manifeste* aider à établir une feuille de route pour les acteurs de la mobilité durable dans les deux années qui viennent.

**Bruno Gazeau**

Délégué général



## De nouvelles mobilités

**Engager le dialogue entre les différentes parties prenantes, c'est déjà amorcer une vision des nouvelles mobilités. L'UTP a ainsi initié un processus d'étude et d'échanges qui rassemblaient les acteurs de la mobilité – traditionnels et nouveaux venus –, sanctionnant le périmètre pertinent des nouvelles mobilités. Ces différents travaux ont mis en évidence le rôle-clé des transports publics dans l'organisation générale des mobilités et des territoires. Ils ont souligné les transformations attendues, tant du côté des infrastructures – physiques et numériques – que des modèles d'usage, de croissance et de gouvernance. Le défi est conséquent, à l'heure des injonctions sociales, économiques et environnementales du développement durable. Sans oublier l'autre défi que constitue le vieillissement de la population.**

### Transports publics et planification urbaine

Le système du tout-automobile, dominant pendant des décennies, a favorisé l'étalement urbain et la spécification des zones d'habitat, de travail et de commerce. Ceci a conduit à un allongement des distances parcourues au quotidien par les voyageurs. Ainsi, les distances domicile-travail ont été multipliées par neuf depuis cinquante ans. Les transports publics ont été amenés à s'adapter à ces nouvelles morphologies territoriales en se transformant progressivement. Cette transformation, tant culturelle que logistique, se caractérise par une logique d'intégration multimodale et leur confère aujourd'hui un rôle-clé dans la réorganisation spatiale et temporelle des territoires.

En effet, l'*intermodalité* propose un maillage nouveau des territoires s'adossant à un réseau de *plateformes intermodales*, autour desquelles s'articule une multiplicité d'offres afin de répondre au défi du *porte-à-porte*. Ce maillage est la première réponse à l'éirement des territoires.

### L'enjeu du porte-à-porte

Longtemps réservé à l'*automobile*, qui garantissait un acheminement efficient d'un bout à l'autre du déplacement, le *porte-à-porte* trouve aujourd'hui des solutions plus optimales dans les réseaux de transports publics, via l'intégration d'une pluralité de modes de transport, y compris les modes doux.

Cette perspective implique parfois l'*automobile*, qui reste le mode de transport le plus pertinent sur certains segments du trajet, mais avec des formes nouvelles d'usage. Les champs d'application sont nombreux, du *covoiturage* à l'*autopartage* en passant par la location, le transport à la demande ou les parkings de rabattement en gare (gare ferroviaire, station de tramway, métro).





## Mieux maîtriser les ressources du déplacement

Le jeu des reports modaux engage les acteurs de la mobilité dans une meilleure *maîtrise d'usage* des ressources territoriales, financières et énergétiques allouées aux déplacements. Il en est ainsi lorsqu'une collectivité locale promeut certains reports dans le but de limiter la congestion d'un réseau de transport, à l'image de l'autorité organisatrice de Londres, Transport for London avec son programme « Legible London », qui invite les usagers à marcher sur les courtes distances.

Cela passe par la recherche d'autres modèles d'usage (modes à la fois collectifs et individuels qui maximisent l'utilisation d'un véhicule : autopartage, vélo en libre-service...), mais aussi d'autres modèles urbains.

Agir sur les mixités spatiales, favoriser les proximités et jouer sur les horaires différents des activités pour lisser les congestions provoquées par les trajets du quotidien et limiter l'impact des mobilités contraintes (courses, travail...) sont des voies d'actions à privilégier.

Ce bouleversement culturel, largement assumé par les opérateurs de transport, dessine les contours d'un *marché unique des déplacements*. Dès lors, comment accompagner le voyageur dans la construction de son parcours intermodal ?

Les technologies de l'information et de la communication (TIC), notamment mobiles, sont évidemment des leviers majeurs pour optimiser les pratiques de déplacements et faciliter les correspondances (information voyageurs, billettique, abonnement multimodal...). Ceci permet une meilleure maîtrise des ressources de mobilité. En effet, la densification d'une offre modale mixte et variée, combinée à une information voyageurs sur mesure, sont les clés d'une mobilité plus libre et plus durable.

## Les mobilités : un marché aux multiples acteurs

L'élargissement du système de mobilité à de nouvelles offres attire ainsi de nouveaux acteurs, en sus des *opérateurs* de transport public :

- les *générateurs de mobilité* (commerces, entreprises, équipements publics, administration, etc.), qui promeuvent auprès de leurs clients et salariés des alternatives à la voiture individuelle ;
- les prestataires de services urbains, qui conçoivent des offres adaptées aux micro-mobilités des villes ;
- les assureurs, qui accompagnent la recherche de nouveaux modèles d'usage ;
- les constructeurs automobiles qui accompagnent les nouveaux usages de leurs véhicules ;
- les opérateurs de télécommunications et les fournisseurs d'énergies, dont les trames épousent les nouvelles mailles du réseau de mobilité ;
- sans oublier les usagers eux-mêmes, qui participent aux systèmes d'informations ou aux *maîtrises d'usages*, directement ou non.

L'ouverture des données publiques (informations, plans, horaires...) apparaît dans ce contexte comme un défi majeur. Partagées entre tous les acteurs des mobilités et activées selon leurs besoins respectifs, elles sont ainsi amenées à devenir le liant de l'architecture informationnelle de ces nouvelles mobilités.

Les termes en italique sont explicités dans le lexique pages 24 et 25.



## 10 indicateurs clés

De nombreuses enquêtes et études, présentées sur cette page, attestent du rôle croissant que prennent les transports publics dans le développement de la mobilité durable. La hausse des trafics, qui concerne autant la province que la région parisienne, témoigne ainsi d'un basculement dans les pratiques des Français, de plus en plus enclins à délaissier leur voiture au profit des transports publics. En parallèle de cet intérêt des voyageurs pour les transports en commun, les statistiques rendent compte d'un fort engouement des collectivités locales – qu'il s'agisse d'agglomérations de premier ordre ou de plus petite taille ou de communes périphériques – en faveur des transports publics et des « nouvelles mobilités ». De plus en plus de villes proposent à leurs habitants des systèmes d'autopartage ou de vélos (libre-service ou location). Ces indicateurs confortent ainsi les transports publics dans leur fonction de levier de la mobilité durable.

### + 83 %

de communes dans les périmètres de transports publics depuis 1998.

Source : Enquêtes annuelles communes DGITM / MEEDDM, CERTU, GART, UTP

### + 18 %

de trafic dans les réseaux de transport public urbain entre 2005 et 2009.

Sources : UTP (2009), Les chiffres clés du transport public urbain 2008.

UTP (2010), Tableau de bord de conjoncture in Transport Public

### 11 %

de part de marché pour les transports collectifs en province.

Source : CERTU, Enquêtes Ménages-Déplacements

### + 2,5 points

de part de marché pour les transports collectifs en France en 2008.

Sources : INSEE (1995), Enquête Transports et Communication 1994. INSEE (2010), Enquête Nationale Transport et Déplacements 2008

**48 %**

des habitants des villes  
de plus de 50 000 habitants ont diminué  
leurs déplacements en 2009.

Source : UTP et BVA pour le compte  
de l'Observatoire de la Mobilité  
(novembre 2009)

**20 %**

de part de marché pour les transports  
collectifs en Ile-de-France.

Source : INSEE, Enquêtes Globales  
Transports en Ile-de-France

**8 km**

de distance moyenne par déplacement.

Source : INSEE (2010), Enquête Nationale  
Transport et Déplacements 2008

**58 %**

des Français (66 % des urbains)  
ont moins utilisé leur voiture  
au profit des transports en commun  
depuis l'augmentation du prix  
du pétrole mi-2008.

Source : MACIF et OpinionWay  
(septembre 2008)

**37**

agglomérations proposent  
des services de libre-service  
ou de location de vélos  
(dont 21 de plus de 250 000  
habitants, y compris Paris).

Source : UTP

**14**

agglomérations proposent  
des services d'autopartage  
(dont 10 de plus de 250 000  
habitants, y compris Paris).

Source : UTP

## 14 pistes pour optimiser le système des déplacements

Le passage du transport à la mobilité nécessite une remise en cause des grilles de lecture, des outils et cadres qui régissaient le système des transports publics jusqu'à maintenant. Afin de répondre à cet enjeu, l'UTP a entrepris un travail d'échanges et de concertations avec les différents acteurs concernés depuis fin 2008. La question centrale de cette démarche peut se formuler ainsi : « Comment optimiser le système des déplacements pour le rendre plus durable et plus compétitif ? ».

La puissance publique tient un rôle moteur dans la résolution de cette question. Afin d'accompagner l'État et les collectivités locales dans ce chantier partenarial, ce manifeste de la mobilité durable propose, après un exposé des motifs et du cadre actuel, 14 préconisations de l'UTP qui sont autant de pistes d'action. Chacune des pistes est illustrée par une citation d'opérateurs, membres de l'UTP.

1

Intégrer les enjeux du développement durable et les exigences de la demande dans les décisions publiques

2

Évaluer les bénéfices indirects liés à une meilleure articulation des différents modes de transport

3

Formuler des outils d'évaluation et de mesure pour un diagnostic pertinent de la mobilité

4

S'assurer du bon relais, du niveau national au niveau local, des outils et dispositifs issus des décisions politiques

5

Privilégier, sur un bassin de vie, une gouvernance unique du système des déplacements

6

Prendre en compte l'extension des pratiques de mobilité et s'appuyer sur l'expertise globale du déplacement de l'opérateur de transport



Encourager le mode piéton  
et lui redonner sa place dans  
la planification urbaine

11

12

Fluidifier l'intermodalité  
dans les pôles d'échanges  
et les intégrer dans la ville

10

Revisiter le partage de l'espace public  
au bénéfice d'un meilleur équilibre  
des modes

9

Définir une politique du stationnement  
cohérente en vue d'une meilleure  
efficacité des modes

8

Encourager et accompagner  
le développement des modes alternatifs  
à la voiture soliste

13

Structurer  
localement  
un service  
d'information  
de qualité

14

Élaborer  
un système national  
d'information  
voyageurs porté  
par l'État

7

Renforcer l'identification  
contractuelle et comptable  
des différents services  
de mobilité

## **Intégrer les enjeux du développement durable et les exigences de la demande dans les décisions publiques**

1

Selon l'Observatoire UTP de la Mobilité 2010, la prise de conscience écologique est la première raison expliquant la diminution des déplacements en ville constatée entre 2008 et 2009. Ainsi, 48 % des sondés déclarent avoir diminué au moins un type de déplacement, dont 40 % totalement ou en grande partie pour des raisons écologiques. Ce résultat témoigne de l'attente des citoyens en faveur d'une ville apaisée, moins polluée, moins congestionnée ; ce qui milite pour la promotion des transports publics.

“ **■ Paroles d'opérateur**  
Le transport n'est plus seulement un marché de masse mais aussi un marché de niches. Le voyageur a une idée précise et recherche le transporteur ou l'acteur qui lui permet de la réaliser. ”

**L'UTP préconise** d'intégrer les enjeux du développement durable dans les décisions publiques, tant nationales que locales. Le développement durable est ici à entendre dans sa triple acception : écologique (énergies propres et maîtrise des consommations), économique (développement de l'offre de transport et emplois induits) et sociale (emplois pérennes et non délocalisables, droit à la mobilité). Par ailleurs, la construction d'un système de déplacement durable nécessite la cohérence des politiques conduites par les échelons locaux et la structuration des offres des différents opérateurs de services de mobilité.

2

## **Évaluer les bénéfices indirects liés à une meilleure articulation des différents modes de transport**

Le développement de l'*intermodalité* se confronte à la difficulté d'en mesurer les bénéfices pour la collectivité lorsqu'elle choisit d'encourager ses administrés à utiliser les transports publics, à pratiquer la marche ou le vélo, pour l'opérateur et pour le voyageur. L'évaluation de ces *externalités positives* (*bénéfices indirects*) est pourtant un facteur important dans les processus décisionnels et le choix des investissements.

“ **■ Paroles d'opérateur**  
L'existence d'éco-comparateurs permettrait au voyageur de comparer les scénarios car ils représentent de véritables outils d'aide à la décision. ”

**L'UTP préconise** l'élaboration de systèmes d'évaluation qui rendent compte des effets externes positifs liés au développement d'un maillage intermodal.

Ces bénéfices indirects sont de plusieurs ordres :

- **écologique** : réduction des pollutions (atmosphériques et sonores) et des émissions de gaz à effet de serre par la diminution des véhicules en circulation... ;
- **économique** : diminution du coût individuel du déplacement, amélioration du taux d'usage des infrastructures de transport, attractivité d'un territoire, gain de temps lié à une moindre congestion... ;
- **social** : meilleure utilisation du temps de transport par les voyageurs (travail, courses, loisirs...), qualité de vie en ville, accessibilité de tous aux services urbains, réduction des accidents de circulation, promotion de la marche et des modes doux vecteurs de santé publique...

### 3

#### **Formuler des outils d'évaluation et de mesure pour un diagnostic pertinent de la mobilité**

Les attentes, les besoins et les pratiques de mobilité évoluent très rapidement. Aujourd'hui, un outil de diagnostic essentiel à la connaissance, comme l'enquête nationale Transports et Déplacements, est actualisé tous les 12-14 ans alors qu'il sert de référence à la conception des infrastructures routières et ferroviaires. À cette obsolescence des bases de données s'ajoute un manque d'indicateurs sur les pratiques modales et les aspirations des usagers, tout comme sur la variété des services

offerts. Au niveau d'une agglomération, la révision périodique du *plan de déplacements urbains* (PDU), la réalisation d'une enquête Ménages-Déplacements ou l'obligation d'un bilan suite à la création d'une ligne de métro ou de tramway permettent de mesurer l'impact des actions des *autorités organisatrices de transports urbains* (AOTU). Ces outils d'évaluation sont inégalement mis en œuvre alors qu'ils sont le garant d'un ajustement permanent de l'offre aux besoins sur un territoire.

**L'UTP préconise que les études nationales soient réalisées à une fréquence compatible avec le rythme des évolutions et qu'elles intègrent jusqu'aux pratiques les plus émergentes (cf. la Grande-Bretagne et son enquête continue). Il s'agira également d'accompagner et de sensibiliser les autorités organisatrices et les communes à la mise en œuvre de dispositifs pour évaluer les résultats de leurs actions et décisions politiques.**

#### ■ Paroles d'opérateur

“ La mobilité est une vertu de la citoyenneté, il y a un décalage entre les connaissances de la puissance publique et les nouveaux usages et pratiques et, en particulier, sur la question de l'acceptabilité des modes. ”

### 4

#### **S'assurer du bon relais, du niveau national au niveau local, des outils et dispositifs issus des décisions politiques**

Gérer la complexité des questions de mobilité nécessite une connaissance exhaustive des dispositifs politiques, parfois méconnus et sous employés. Citons à titre d'exemples, les dispositions sur le PDU qui est un outil de consensus pour les acteurs du territoire, celles du syndicat mixte *Loi SRU* que la loi Grenelle 1 vient compléter ou la nouvelle réglementation liée à la démarche du *Code de la Rue*.

**L'UTP préconise que l'État, soutenu par l'UTP et le GART, engage une véritable stratégie d'accompagnement et de communication auprès des collectivités locales et territoriales (élus et techniciens) sur les outils et dispositifs existants. En outre, cette initiative de « porter à connaissance » doit pouvoir cibler les différents services concernés de l'État.**

#### ■ Paroles d'opérateur

“ Il est à noter une absence de communication au niveau national. ”

## 5

### **Privilégier, sur un bassin de vie, une gouvernance unique du système des déplacements**

Dans la perspective d'*un marché unique des déplacements*, concevoir une gouvernance unique garantirait l'efficacité d'un système dans lequel le voyageur se déplace en accédant à une diversité de services de transport. La gouvernance politique est au cœur de cette problématique et milite en faveur d'une *autorité organisatrice de la mobilité durable*, AOT élargie. La mise en œuvre de cette gouvernance est complexe. D'une part, elle passe par le décloisonnement et le transfert de compétences comme celle de la voirie, vers l'*autorité organisatrice de la mobilité durable*. D'autre part, elle interroge sur l'échelon pertinent de son exercice et sa légitimité. La communauté d'agglomération apparaît comme le bon échelon pour coordonner l'ensemble des ressources car elle correspond au champ du bassin de vie et donc des besoins de mobilité.

Le premier bénéficiaire est le voyageur qui construit son déplacement multimodal, sans se heurter aux frontières des différentes offres. Le second bénéficiaire est la collectivité locale qui peut actionner tous les leviers en faveur d'une plus grande cohérence des services de mobilité en fonction des besoins et au meilleur coût.

**L'UTP préconise** que l'État offre la possibilité aux AOT qui le souhaitent d'intégrer les compétences « voirie » et « stationnement », le plus souvent dévolues aux communes.

Le contrat avec l'AOMD (*autorité organisatrice de la mobilité durable*) comportera la description des services et des prestataires partenaires.

#### ■ Paroles d'opérateur

Avancer sur la légitimité des AOTU et sur la gouvernance unique s'opère à deux niveaux : le niveau de gouvernance et le niveau de réalisation, à savoir, la gestion opérationnelle.

## 6

### **Prendre en compte l'extension des pratiques de mobilité et s'appuyer sur l'expertise globale du déplacement de l'opérateur de transport**

Les pratiques contemporaines de mobilité évoluent sur des territoires étendus – de la ville dense aux zones rurales en passant par le périurbain et le rurbain. D'une part, les *opérateurs* cherchent à assurer les articulations entre les territoires, entre des offres de transport hétérogènes et la solvabilité du dispositif. D'autre part, ils visent la suppression du 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> véhicule particulier pour une mobilité plus durable. Pour ce faire, les *opérateurs* construisent progressivement une offre intermodale dite de *bout-en-bout*. Le *porte-à-porte* – qui fut le privilège de la voiture pendant un siècle – s'incarne maintenant dans la gestion globale de la chaîne des déplacements par les transporteurs. Leurs investissements dans le vélo, la marche, les services automobiles en partage... ou dans le développement

de services intermodaux (information, tarification, etc.) sont autant de témoignages de ces engagements. Ils ouvrent le champ de leur mission jusqu'à proposer des services pour faciliter l'organisation du quotidien du voyageur (consigne, dépannage...). D'un point de vue prospectif, ils réfléchissent également à des moyens de substitution de tout ou partie du déplacement contraint. Hier gestionnaires du transport de masse, aujourd'hui, ils intègrent des « niches » de modes et de services, en s'appuyant sur des partenariats avec des nouveaux acteurs de services.

#### ■ Paroles d'opérateur

“ Pour une offre de mobilité dans un contexte de densité urbaine, le principe est la redondance. Pour le rurbain ou le rural, c'est le sur-mesure. ”

**L'UTP préconise**, en premier lieu, qu'en complément des aides aux modes lourds, l'État soutienne financièrement les AOTU dans la mise en œuvre des projets inscrits dans les PDU ou toute démarche volontariste dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Ceci favorisera le développement des ressources à la mobilité aux diverses échelles territoriales. Il s'agit également de reconnaître l'extension des compétences métiers des opérateurs de transport. Aux *autorités organisatrices de transport* de leur permettre d'exercer pleinement leur expertise dans l'adéquation et les combinaisons des offres en fonction des besoins et des pratiques de mobilité, sans oublier la recherche d'efficacité économique du dispositif.

7

## **Renforcer l'identification contractuelle et comptable des différents services de mobilité**

Certaines AOT ont intégré, dans le champ de leur contrat de service public de transport – à côté des services opérés par les métros, tramways et autobus –, du *transport à la demande*, des *vélos en libre-service*, de *l'autopartage*, de la centrale d'informations...

En parallèle, les opérateurs de transport ont élargi leur palette de services pour offrir une multiplicité de solutions de mobilité, tant aux voyageurs qu'aux collectivités locales. Développer l'offre de mobilité passe par l'intégration cohérente de ces nouveaux services. Pour ce faire, les opérateurs en appellent à une relation partenariale renforcée et enrichie, qui leur permette toute l'expression de leur savoir-faire. La conception de solutions de mobilité innovantes pour optimiser les coûts du système de transport et sa rentabilité sont à la clé.



### ■ Paroles d'opérateur

Le transporteur est légitime à porter le service de « guichet unique ».



**L'UTP préconise un contrat élargi pour l'opérateur de transport au-delà du transport urbain stricto sensu, et ce, quel que soit le mode de gestion du service (délégation de service public ou régie).**

**Ce contrat intègre en toute transparence la description des bouquets de services, leurs coûts et – s'il y a lieu – le recours à des prestataires partenaires. Il s'inscrit dans la continuité des pratiques déjà mises en œuvre notamment via le rapport-bilan de leur exploitation que les opérateurs remettent chaque année à leur AOTU.**

**Ainsi, une ingénierie de l'offre unique portée par l'opérateur de transport public est recommandée pour des raisons notamment de simplicité et d'efficacité. Le choix relève bien sûr de l'AO, qui en cas de contractualisation avec plusieurs opérateurs, devra se doter des compétences et de l'expertise pour assurer la coordination des services et la cohérence du réseau des déplacements.**

## 8

**Encourager  
et accompagner  
le développement  
des modes  
alternatifs  
à la voiture soliste**

Face à l'image classique de la voiture dominante et d'un transport public secondaire, se dessine progressivement un paysage très différent sous l'impulsion des collectivités locales en charge des transports publics, des opérateurs, des autres acteurs des mobilités et des clients eux-mêmes. Un nouvel ensemble de services au déplacement est proposé aux usagers, comme autant de réponses à des trajets quotidiens dispersés. On parlera de modes doux, pour le vélo et la *marche*, qui ont une forte légitimité dans les déplacements de proximité. On parlera encore de déplacements intermodaux reliant deux moyens de se déplacer sur de plus longues distances, comme le bus + le train. On nommera les

modes en partage – que sont le *covoiturage*, l'*autopartage*, le *transport à la demande*, le taxi collectif –, ceux qui impliquent l'usager dans l'organisation du service. L'objectif est de favoriser le *transfert modal*, c'est-à-dire d'offrir des alternatives au déplacement exclusif et solitaire en automobile.

“ ■ **Paroles d'opérateur**  
Innover sur les modes alternatifs joue sur l'image de la ville et attire les usagers. ”

**L'UTP préconise de promouvoir toutes les formes de ressources à la mobilité qui se combinent entre elles. En effet, les modes alternatifs contribuent à l'émergence d'un marché unique des déplacements où tous les modes se conjuguent. Cette interconnexion passe par la concertation des différents acteurs (AOT, communes, opérateurs multiples). À ce titre, la possible mise en œuvre d'une autorité unique favoriserait cette concertation, assurerait l'unité d'information et rendrait visible, accessible et hiérarchisée l'offre de transport dans toute sa diversité sur l'ensemble du bassin de vie.**



9

## **Définir une politique du stationnement cohérente en vue d'une meilleure efficacité des modes**

Le stationnement sur la voirie est une occupation de l'espace public, ce qui revient à sa privatisation par l'automobiliste. À ce titre, la logique voudrait que ce dernier s'acquitte systématiquement du paiement d'une redevance, celle-ci devant être en rapport avec le service rendu. Le plus souvent aux mains des communes, la gestion du stationnement relève d'une simple mesure de maintien de l'ordre public et est encore faiblement exploitée.

Agir sur le stationnement est un élément fort dans le changement des pratiques de déplacement. Ainsi, limiter les places de stationnement, par leur suppression ou leur réservation aux véhicules des personnes handicapées, aux vélos et aux services automobiles comme l'*auto-partage*, aux taxis, réduit de manière significative la circulation automobile. À cet effet direct, s'ajoute une mise à disposition de l'espace public pour un rééquilibrage en faveur des transports publics. Une voie gagnée permet la création d'un couloir réservé aux bus, d'une piste cyclable ou de trottoirs dignes de ce nom. Par la création des parc-relais, les autorités organisatrices de transport

urbain (AOTU) s'assurent une meilleure régulation des flux de transports.

**L'UTP préconise, depuis de nombreuses années que les AOTU disposent des compétences nécessaires à la mise en œuvre d'une politique globale des déplacements intégrant la gestion du stationnement sur voirie et en ouvrage. Ceci permettrait de définir un service public de stationnement : maîtriser le nombre et l'utilisation des places, différencier les tarifs en fonction de l'existence ou non de transports publics, selon les zones d'habitat ou d'activité.**

**À cet égard, la dépenalisation des amendes de stationnement et leur décentralisation permettraient d'augmenter les ressources des collectivités locales.**

**Enfin, il devient urgent d'étendre le champ d'application des mesures de stationnement payant aux deux-roues motorisés. A défaut, le report modal se fera de l'automobile vers ces véhicules qui envahissent l'espace public, y compris piétonnier.**

### ■ Paroles d'opérateur

Il est urgent que les décisions concernant la politique de stationnement soient cohérentes avec les enjeux et les actions sur le territoire.

Le frein vient des élus qui subissent la pression de leurs administrés sur cette question. Le transfert de la compétence « voirie » à l'AOTU pose un problème de gouvernance. Elle ne procède pas d'un mode d'élection directe et ne dispose pas du pouvoir de police.



## Revisiter le partage de l'espace public au bénéfice d'un meilleur équilibre des modes

La mobilité durable combine plusieurs modes. Chacun a son propre rythme et son propre espace. Comment les intégrer dans un même lieu et limiter les conflits d'usage? Quel système favorise la protection des modes les plus fragiles et la performance des transports publics? Ces questions sont au cœur des aménagements urbains et sont essentielles pour une mobilité durable et apaisée.

### ■ Paroles d'opérateur

“ La question des zones 30 répétitives illustre le problème de la hiérarchisation des priorités. Chaque mode a ses droits et devoirs. On retombe sur le problème de l'application et du respect de la réglementation existante. ”

**L'UTP préconise** que soient revus les cadres généraux qui déterminent la place et l'usage de l'espace public, les droits et devoirs relatifs à chaque mode de déplacement et les rapports entre eux. Il en va du bon usage des « zones partagées » (voies réservées, zones piétonnes ou 30), à accompagner d'un *Code de la Route – Code de la Rue* revisité sous l'angle de la coexistence des modes.

Il conviendra également de veiller à l'application de ces modifications sur le terrain, et ce, dans des délais raisonnables, sans oublier une communication de l'État en direction du grand public.



11

## **Encourager le mode piéton et lui redonner sa place dans la planification urbaine**

Premier mode de déplacement et enjeu de santé publique dans nos sociétés motorisées, la *marche* est au cœur de la mobilité urbaine. Elle est la ressource indispensable pour accéder à tous les services de proximité d'un territoire. Des politiques ambitieuses dans de nombreuses grandes villes, comme New York, Londres ou Genève, Strasbourg ou Montpellier, visent ainsi au partage de l'espace public pour une mobilité pédestre. Il s'agit de revenir aux fondements de la ville, lieu d'urbanité et de convivialité. La marche est également incontournable pour passer d'un transport à un autre. Elle est aussi un levier au *report modal* de la voiture vers les transports publics. Lorsque le

**L'UTP préconise la mise en œuvre d'un Code de la Rue équilibré, où les piétons retrouvent la place qui leur est due et où les transports publics sont privilégiés en agglomération. La marche doit ainsi être prise en compte comme un mode de déplacement à part entière.**

réseau routier est saturé, elle représente – si elle est guidée et assistée – un moyen de régulation efficace.

“ ■ Paroles d'opérateur  
Le développement de la marche passe par l'aménagement urbain, l'information et la signalétique. ”

12

## **Fluidifier l'intermodalité dans les pôles d'échanges et les intégrer dans la ville**

Le développement de l'*intermodalité* exige de favoriser la connexion des réseaux de transport afin que les usagers puissent passer d'un mode à l'autre aisément. Gares et stations font déjà office de *plateformes intermodales* en intégrant aux transports publics l'automobile, la marche et le vélo. Il s'agit de consolider cette

dimension en densifiant l'offre de mobilité et de services – commerces, dépôt-colis, accès à Internet, crèches, services administratifs... – dans et autour des gares, l'objectif étant de renforcer l'attractivité de ces lieux et donc de favoriser le report modal vers les transports publics.

“ ■ Paroles d'opérateur  
La logique de cohabitation des modes, dans la chaîne du déplacement, possède trois leviers : l'interconnexion, le titre et l'information. La logique d'intégration des services s'appuie elle sur la gestion des espaces, des *hubs* physiques, sociaux et virtuels. Le gestionnaire de *hubs* sera en charge de la bonne intégration des services (information, transaction, espaces). ”

**L'UTP préconise de consolider la dimension intermodale des gares et stations (densité et diversité des modes disponibles), de faciliter et de fluidifier les articulations intermodales en termes d'accessibilité, de signalétique d'information et de billetterie, voire de densifier l'offre de commerces et de services au sein et/ou autour de ces lieux.**

13

### Structurer localement un service d'information de qualité

Entrer dans chaque système local de mobilité implique de dépasser un certain nombre de barrières. Éventail des services proposés, localisation des arrêts, lieux d'achat des titres, gamme tarifaire... nécessitent des clés d'entrée pour le voyageur. Favoriser la visibilité et la connaissance de l'offre et donc son accessibilité via l'information est la condition du report modal vers les *modes alternatifs*. L'Observatoire UTP de la Mobilité 2010 témoigne de cet enjeu : 56% des citoyens indiquent qu'ils prendraient davantage les transports publics « s'ils étaient mieux informés du tracé des lignes et des lieux où se trouvent les arrêts » (71% des 18-24 ans, 53% des 65 ans et plus). Un système d'information passe par plusieurs canaux : plan des réseaux, fiches horaires, personnels, sites Internet et applications dédiées (fixe et mobile), centrale de mobilités ou encore écrans publics.

**L'UTP préconise, que les AOTU intègrent dans leur cahier des charges une composante pédagogique de valorisation de l'offre locale. Il conviendrait en particulier qu'elles exigent la mise à disposition des données théoriques (horaires, localisation des arrêts), voire en temps réel, pour permettre de construire des services d'information plus accessibles, simples, homogènes.**

■ Paroles d'opérateur

Il est nécessaire de rendre obligatoire, dans les DSP (délégation de service public), l'ouverture des données du transport. Dans le cas contraire, il est difficile pour l'opérateur sur un territoire d'optimiser le système des mobilités, s'il n'a pas une vision globale des modes et des trajets.

14

### Élaborer un système national d'information voyageurs porté par l'État

**L'UTP préconise que l'État soutienne l'élaboration d'un système national d'information voyageurs, construit à partir des données élaborées et partagées par les différents acteurs concernés. Ceci passe notamment par la mise en place d'un système normé et interopérable. L'ouverture au monde routier ne devra pas être oubliée dans un souci de régulation des flux et de report modal. Un dispositif similaire à « Transport Direct » en Grande-Bretagne ou « GOFAS » en Suisse est très fortement attendu.**

L'*information voyageurs* revêt trois aspects. Les informations théoriques permettent de faciliter les combinaisons intermodales. Les informations dynamiques en temps réel accroissent la possibilité pour les voyageurs de modifier leurs trajets au cours de leur déplacement. Les informations prédictives participent de la régulation des flux. Actuellement, ces

*données transport* sont produites par les différentes collectivités et leurs opérateurs selon des cadres hétérogènes. Ce cloisonnement rend impossible l'élaboration d'un système d'*information voyageurs* à l'échelle nationale. La puissance publique est le seul acteur en mesure d'impulser un mouvement vertueux d'ouverture des *données transport*.

■ Paroles d'opérateur

La donnée est productrice de services à la régulation, au niveau individuel comme une sorte de Personal Travel System (assistant personnel à la mobilité), au niveau collectif et face aux saturations, comme un « Bison futé » des transports publics.

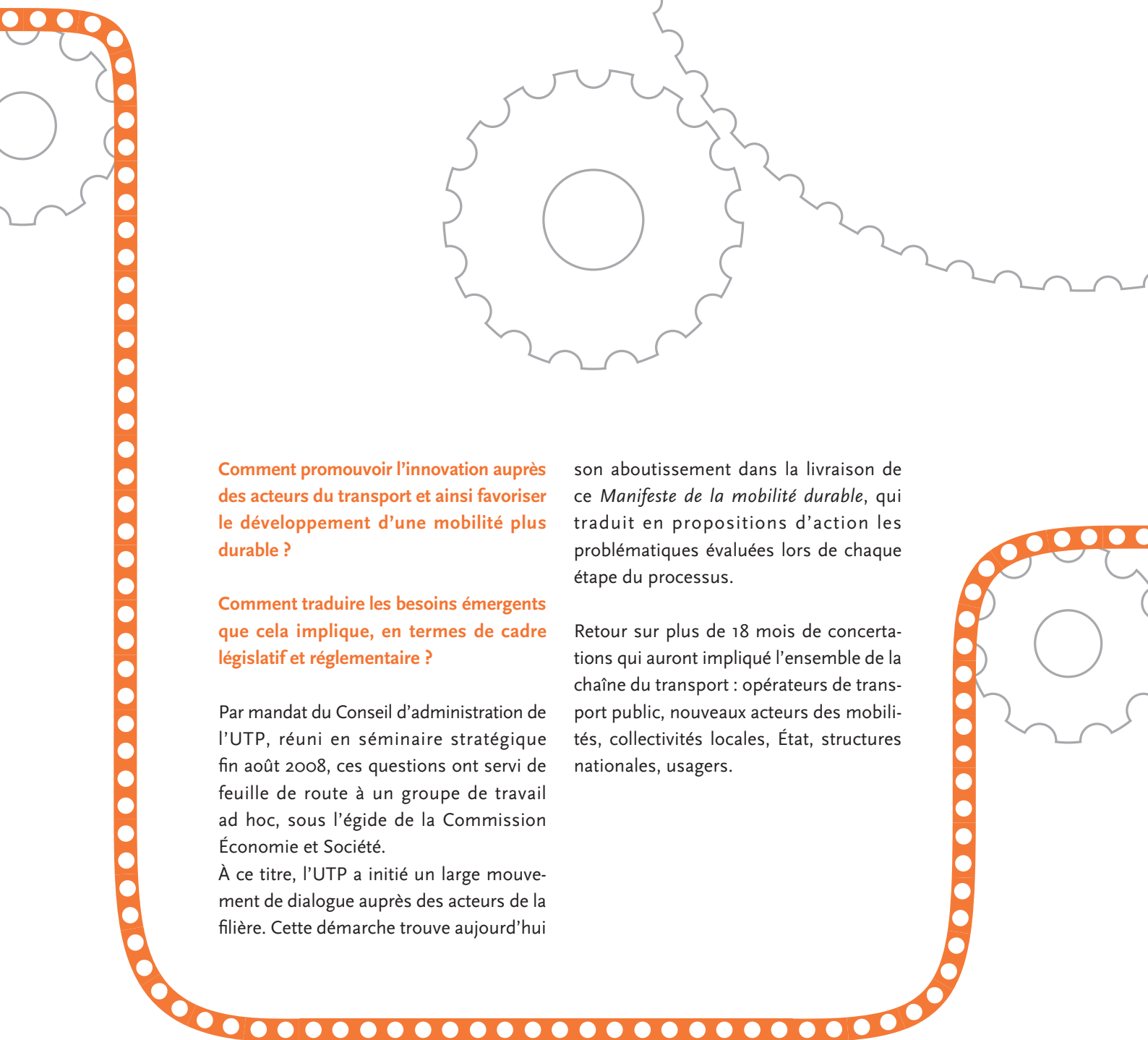


## Une démarche de concertations

Pour répondre aux nouvelles pratiques de mobilité et aux besoins des voyageurs (usagers des services publics et clients des opérateurs), les opérateurs de transport public ont été amenés à élargir leur champ d'action. Ces entreprises intègrent ainsi à leur offre de transport non seulement les modes doux et participatifs mais aussi l'automobile dans ses différentes formes (transport à la demande, autopartage, covoiturage).

Les voyageurs sont parties prenantes de ce mouvement. De plus en plus connectés, ils organisent de façon autonome et modulable leur mobilité. Dans ce contexte, nécessairement multipartenarial, l'évolution du métier d'opérateur de transport doit être accompagnée.





**Comment promouvoir l'innovation auprès des acteurs du transport et ainsi favoriser le développement d'une mobilité plus durable ?**

**Comment traduire les besoins émergents que cela implique, en termes de cadre législatif et réglementaire ?**

Par mandat du Conseil d'administration de l'UTP, réuni en séminaire stratégique fin août 2008, ces questions ont servi de feuille de route à un groupe de travail ad hoc, sous l'égide de la Commission Économie et Société.

À ce titre, l'UTP a initié un large mouvement de dialogue auprès des acteurs de la filière. Cette démarche trouve aujourd'hui

son aboutissement dans la livraison de ce *Manifeste de la mobilité durable*, qui traduit en propositions d'action les problématiques évaluées lors de chaque étape du processus.

Retour sur plus de 18 mois de concertations qui auront impliqué l'ensemble de la chaîne du transport : opérateurs de transport public, nouveaux acteurs des mobilités, collectivités locales, État, structures nationales, usagers.

# Le manifeste de la mobilité durable



## Un colloque pour ouvrir le dialogue : « Plateformes intermodales : mettre la ville dans les réseaux »

Le 4 mars 2009, l'UTP a pris l'initiative de réunir autour de trois tables rondes un large panel d'acteurs de la mobilité – traditionnels ou nouveaux venus – avec un double objectif : définir les enjeux de l'intermodalité et, ce faisant, acter de l'élargissement du secteur du transport public à de nouveaux acteurs s'immisçant dans la dynamique de l'offre (entreprises, fournisseurs de services urbains, opérateurs télécoms...). Lors de ce colloque, étaient ainsi posés les premiers jalons du  *marché unique des déplacements* . « Mettre la ville dans les réseaux », objectif qui donnait son titre au colloque, c'est aussi mettre des réseaux dans la ville et donc renforcer le rôle des gares et stations, appelées à devenir les nœuds d'articulation de mobilités plurielles et complémentaires, conjuguant logiques de transit et logiques urbaines (voir  *Plateformes intermodales* ).

Y ont contribué : Atelier Castro Denissof Casi, Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire, Europcar, GART, JC Decaux, Keolis, RATP, Relay, Renault, SFR, SNCF, Transdev, Veolia Transport, UrbaLyon (Agence d'urbanisme pour le développement de l'Agglomération Lyonnaise), Vinci Concessions.

Les résumés de ce colloque sont disponibles sur le site de l'UTP ([www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable](http://www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable)).

## Une étude pour identifier les besoins des voyageurs : *Auto-Mobilités*

Courant 2009, l'UTP s'est investie dans le « cluster » Auto-Mobilités, animé par le Groupe Chronos et l'agence Attoma. Ce groupe de réflexion s'est attaché à identifier les pratiques de déplacement durant des trajets domicile-travail et les stratégies d'autonomisation des usagers, d'où le terme « auto-mobilités ». Il s'est ainsi nourri d'une étude cognitive menée auprès d'individus franciliens travaillant sur le Plateau de Saclay et utilisant transports en commun, autocar d'entreprise, voiture individuelle ou en partage.

Y ont contribué : Macif, Mission Transports Intelligents du MEEDDM, SNCF.

Les résultats de cette étude à visée pédagogique sont proposés dans l'ouvrage  *Nouvelles mobilités* , téléchargeable sur le site de l'UTP ([www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable](http://www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable)).



## Des entretiens pour retranscrire la parole des opérateurs de transport public : les « focus groupes »

Fin 2009, l'UTP réunissait les responsables de ses six composantes, avec pour objectif d'identifier les besoins émergents des opérateurs en réponse au contexte nouveau des mobilités plurielles et complémentaires. Lors de six sessions d'entretiens, les participants ont réagi sur les tendances observées dans l'étude *Auto-Mobilités* et partagé leurs attentes et besoins en termes d'accompagnement par l'UTP et les pouvoirs publics (État, collectivités locales). Les « paroles d'opérateurs » qui ponctuent chacune des 14 pistes en sont issues.

**Y ont contribué :** AGIR (Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public), Keolis, RATP, SNCF, Transdev et Veolia Transport.

Des propos recueillis, qui traduisent les visions communes des opérateurs, illustrent les 14 propositions de ce manifeste.

Par ailleurs, des entretiens avec d'autres acteurs des mobilités (Cisco, Europcar, GMF, Macif, Orange, PSA, Renault, Saemes, SFR) ont été conduits pour compléter ces investigations, en téléchargement sur le site de l'UTP ([www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable](http://www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable)) et le site du Groupe Chronos.

## Une journée de réflexion tripartite pour confronter les points de vue et dégager des pistes d'action : « Intermobilités »

Le 19 mars 2010, l'UTP invitait des représentants des opérateurs, de l'État et des collectivités locales et des nouveaux acteurs des mobilités. Cette journée a permis la confrontation des trois collèges sur trois thèmes d'interpellation :

- gestion de l'espace public,
- gestion de l'information,
- gestion globale de la mobilité.

Il s'agissait de jeter les bases d'une concertation entre les acteurs sur les leviers de l'intégration des nouvelles mobilités.

**Y ont contribué :** AGIR, Certu, Cisco, Cityway, Club des Villes et territoires Cyclables, DGITM du MEEDDM, Effia, Europcar, GART, IBM, INRETS, Keolis, Macif, Mission Transports Intelligents du MEEDDM, Orange, RATP, Saemes, SFR, SNCF, Transdev et Veolia Transport.

Les résumés de la journée d'échanges sont disponibles sur le site de l'UTP ([www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable](http://www.utp.fr/transport-urbain/mobilite-durable)).



## Lexique

### Acteurs du déplacement (Jeu d'acteurs)

L'offre de mobilité, hier strictement du ressort des opérateurs de transport public et de l'automobile, s'élargit à un nouvel ensemble d'acteurs tiers :

- fournisseurs de service d'automobile en partage (autopartage, covoiturage) ;
- fournisseurs de services urbains (vélos en libre-service, etc) ;
- entreprises et générateurs de mobilité (stades, commerces, zones d'activités) ;
- opérateurs de télécommunications et des nouvelles technologies ;
- usagers lorsqu'ils contribuent à la production du service de transport (partage d'un véhicule à plusieurs foyers, contribution à l'information voyageurs).

### Automobile

L'intégration de l'automobile dans l'écosystème des mobilités durables recouvre différents secteurs : parkings de rabattement ou parc-relais, taxis et location, transport à la demande ou modes alternatifs tels que le covoiturage et l'autopartage. La participation des opérateurs de transport public à ces activités témoigne de l'intégration effective de l'automobile dans l'environnement des transporteurs.

### Autopartage

Mise en commun de voitures à destination d'une communauté de conducteurs. Les véhicules sont loués pour de courtes durées selon les besoins des abonnés ; dans la plupart des cas, ils doivent ensuite être ramenés à leur point de départ. Une vingtaine d'agglomérations françaises disposent à ce jour d'un service d'autopartage.

### Autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD)

Structure de gouvernance répondant à l'extension du périmètre des mobilités. Une autorité organisatrice de la mobilité durable a pour vocation de coordonner les différentes offres de services de mobilité sur un territoire afin d'en faciliter l'utilisation par le voyageur. Autorité organisatrice de transports élargie, sa mission recouvre aussi la gestion de la voirie et du stationnement, compétences qui lui auront été transférées par les communes, ainsi que des services associés aux mobilités.

Voir Editorial et Piste 5

### Autorité organisatrice de transport (AOT)

Les autorités organisatrices de transports sont des collectivités territoriales chargées de l'organisation des transports publics des personnes sur leur territoire (communes, communautés de communes, communautés d'agglomération, départements et régions) selon les modalités définies par la LOTI.

Grâce à des politiques de déplacement privilégiant les transports publics et des modes respectueux de l'environnement, les AOT Urbaines (AOTU) proposent une alternative durable à l'automobile « en solo » pour répondre aux besoins de déplacements de chacun et au souhait d'une meilleure qualité de vie sur leur territoire.

**Leurs missions :** organiser le transport public, créer les dessertes, choisir les modes de gestion et les modes techniques d'exploitation des services, établir la tarification, contractualiser des conventions avec les opérateurs de transport, réaliser et gérer les infrastructures et tous les équipements affectés au transport public.

### Auto-soliste

Modèle d'usage de l'automobile propriétaire actuellement dominant dans les pratiques de déplacement. Le faible taux d'occupation des véhicules (taux d'occupation moyen d'une voiture : 1,1 individu) induit inévitablement un grand nombre de véhicules en circulation.

### Bout-en-bout

Voir Porte-à-porte

### Bénéfices indirects ou externalités indirectes

Bénéfices engendrés par l'extension des mobilités et la croissance du transfert modal depuis l'automobile vers les transports publics (diminution du coût écologique ou financier du déplacement par exemple). L'évaluation de ces externalités est un enjeu de premier plan dans la valorisation et l'optimisation des réseaux de transport public. Voir Piste 2

### Code de la rue

A l'instar du Code de la route qu'il vise à amender en tenant compte de tous les usagers, le Code de la rue a pour vocation de définir les usages et partages de l'espace public urbain, en insistant notamment sur le nécessaire rééquilibrage entre l'automobile, les transports publics et les modes dits « doux » (vélo, marche...). Ce Code de la rue, qui a introduit la règle de prudence vis-à-vis du plus vulnérable, vise à définir les grands principes de l'éco-mobilité.

Voir Piste 4, Piste 10 et Piste 11

### Covoiturage

Utilisation partagée d'une voiture par plusieurs voyageurs. Le covoiturage peut être informel, organisé entre particuliers ou impulsé par une institution, dans le cadre d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) par exemple. Ses principaux bénéfices sont économiques et environnementaux (diminution du nombre de véhicules en circulation).

### Données transport

Données produites et exploitées par les opérateurs de transport afin d'élaborer un service d'information voyageurs théorique (fiche-horaires par exemple) ou dynamique (en temps réel). L'enjeu du marché unique des déplacements rend indispensable leur mutualisation et donc leur libération. Celle-ci doit être animée par la puissance publique, seul acteur en mesure d'impulser cette dynamique de décloisonnement.

Voir Piste 13 et Piste 14

### Extension des mobilités

Élargissement du périmètre de la mobilité via :

- les nouvelles pratiques de déplacement ;
- la mutation du cœur de métier des opérateurs historiques du transport avec l'intégration de nouveaux modes de transport et de nouveaux services ;
- l'intégration de nouveaux acteurs dans la composition de l'offre (cf. Acteurs du déplacement).

### Générateurs de mobilité

Territoires ou lieux générant d'importants déplacements, qu'ils soient ponctuels ou récurrents : zones d'activités et entreprises, hôpitaux, parcs de loisirs et stades, centres commerciaux, etc. Leur participation à la planification des transports, via des Plans de Déplacements (PDA, PDE, PDIE), est essentielle dans la perspective de mobilités plus durables.

### Hub - pôle d'échanges

Espace de transit au sein ou autour duquel s'agrègent une offre dense et diversifiée de mobilité (cf. Plateforme intermodale) ainsi qu'une offre de services et de commerces couvrant certains besoins de quotidien. Les hubs sont à envisager comme des espaces stratégiques de revitalisation urbaine, et donc comme des lieux de vie plus que de simples lieux de transit.

Voir Piste 12



## Information voyageurs

Information dont la vocation est d'accompagner les voyageurs en amont, au cours ou à la suite du déplacement. L'information voyageurs combine donc information théorique (fiches horaires, localisation des points d'arrêts...) et dynamique en temps réel. L'information voyageurs recouvre par ailleurs la valorisation de l'offre existante, levier essentiel du transfert modal.

Voir Piste 13 et Piste 14

## Intermodalité

Utilisation au cours d'un déplacement d'au moins deux modes de transports, et par extension capacité du voyageur à en tirer partie pour optimiser son parcours. L'intermodalité permet ainsi de répondre au besoin d'un acheminement porte-à-porte, favorisant ainsi le report modal vers les transports publics.

## Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport. Elle a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer «dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité». La LOTI a également clarifié les relations entre autorités organisatrices et opérateurs en imposant la passation d'un contrat entre les deux parties.

## Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

En France, la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, couramment appelée loi SRU, est un texte qui a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme et du logement. Cette loi a modifié la politique de transports avec une philosophie tendant à réduire la place de l'automobile dans les zones convenablement desservies par les transports en commun. Elle a également renforcé les plans de déplacements urbains (PDU).

## Maîtrise d'usage

Ensemble des processus visant à contenir ou diminuer les impacts négatifs des mobilités. Il s'agit par exemple d'optimiser le taux d'usage d'une infrastructure ou le taux d'occupation d'un véhicule en incitant au report du déplacement, à la pratique de la marche ou du covoiturage.

## Marche

La marche est l'une des mailles essentielles du chaînage du déplacement ; elle est une des clés essentielles dans le report modal de la voiture vers les transports publics et vecteur de santé publique. La marche doit être traitée par les autorités politiques locales (communes et AOTU) de manière volontariste, notamment par l'élaboration d'un Code de la rue et des infrastructures adaptées.

## Marché unique des déplacements

Le terme traduit à la fois le constat et l'enjeu de l'extension des mobilités. Il s'agit de définir les contours d'un marché unique permettant aux voyageurs d'exploiter au mieux la diversité de l'offre de mobilité d'un territoire :

- un système de gouvernance unique (cf. Autorité organisatrice de la mobilité durable) ;

- un système d'information unique (voir Piste 14) ;
- une facilitation des articulations intermodales,
- une intégration de l'automobile dans le champ des transports publics, etc.

Voir Piste 8

## Modes alternatifs

Modes de déplacement proposant une alternative à l'usage de la voiture particulière : les modes doux (vélo, marche), les modes en partage (covoiturage, autopartage), les transports publics et plus généralement leur articulation intermodale pour des trajets longs.

Voir Piste 8

## Multimodalité

Usage de plusieurs modes de transport dans les pratiques habituelles.

## Opérateur

Fournisseur de services.

Lorsque le terme n'est pas spécifié dans le texte, il convient d'entendre : « opérateur de transport public ».

## Plan de Déplacements (PDE, PDA, PDIE)

Elaboration, par un générateur de mobilité, d'un programme incitant ses usagers (salariés, clients, fournisseurs...) à pratiquer des mobilités plus durables. On distingue les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) et d'Administration (PDA). Les leviers exploités à cette fin sont étroitement liés aux territoires concernés ; il peut s'agir de développer l'usage des transports publics, d'incitation au covoiturage, de nouvelles infrastructures pour favoriser l'usage du vélo...

Dans le cas de Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), des acteurs économiques situés sur un même territoire se regroupent pour proposer des solutions de mobilité mutualisées à leurs salariés.

## Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Ces plans déterminent, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des transports alternatifs à la voiture particulière : les transports publics, les vélos, la marche... Ils sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les PDU ont été formalisés pour la première fois dans la LOTI en 1982. Ils prennent un caractère obligatoire avec la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE). La loi SRU renforce encore le rôle des PDU.

## Plateforme intermodale

Espace de transit au sein ou autour duquel s'agrège une offre dense et diversifiée de mobilité : transports publics, vélos individuels ou partagés, marche, automobile, transport à la demande, etc. Ces lieux doivent donc être conçus, dans leur agencement physique et logistique, de manière à faciliter les passages d'un mode à l'autre.

La notion de hub ou pôle d'échanges complète cette définition, en élargissant l'offre concentrée dans ces lieux aux commerces et services du quotidien.

Voir Hub - Pôle d'échanges

## Pôle d'échanges

Voir Hub

## Porte-à-porte

Capacité d'un système de mobilité à assurer l'acheminement du voyageur de son lieu de départ à sa destination finale. Hier réservé à l'automobile individuelle, un tel service peut désormais être proposé par les transports publics grâce à la combinaison d'une offre complémentaire (marche, vélo, voiture partagée...).

## Report modal

Transfert d'un voyageur d'un mode de transport vers un autre en fonction de besoins propres ou d'une recherche de bénéfices (financiers, cognitifs, congestions...).

## Taux d'usage

Niveau d'utilisation d'une ressource exploitée au cours d'un déplacement : infrastructure, énergie, véhicule... L'enjeu du développement durable appelle l'optimisation de ces taux d'usage (cf. Maîtrise d'usage).

## Transfert modal

Voir Report modal

## Transport à la demande (TAD)

Mode de transport public dont la mise en service obéit aux réservations des voyageurs. Le plus souvent, l'itinéraire et les horaires sont prédéfinis, tout comme les lieux de rabattement sur le réseau de transport public. Le TAD peut trouver sa pertinence dans les zones périurbaines ou rurales, où l'offre de transports publics classique est trop diffuse pour être rentable.

## Transport public individuel

La formulation traduit l'émergence de modes inédits, dont le vélo ou la voiture en libre-service sont aujourd'hui les principaux représentants. Ces métissages, entre la mise à disposition publique d'une flotte de véhicules et l'usage individuel qui en est fait, sont appelés à se multiplier en fonction des besoins émergents de la demande.

## Vélo en libre-service (VLS)

Flotte publique de vélos mise à disposition des voyageurs pour des trajets courts, à des tarifs très préférentiels, à déposer dans des lieux différents du retrait. Ce mode de déplacement est particulièrement adapté aux micro-mobilités urbaines, s'intégrant donc dans le système de mobilité intermodal en complément des transports publics.

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris  
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51  
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

[www.utp.fr](http://www.utp.fr)