

## La percée de Belfort

Il faut se rendre à l'évidence. L'offre des réseaux de transport en commun est aujourd'hui beaucoup moins attractive que celle de la voiture individuelle dont la part dans les mobilités continue à croître partout. La force du phénomène dans les villes moyennes a conduit, jusque-là, à attribuer cet échec à un effet taille. Mais les temps sont durs et invitent à plus d'exigence intellectuelle. La crise des finances publiques et les arbitrages de plus en plus rudes auxquels elle contraint ne permet plus aujourd'hui, même dans les grandes métropoles régionales, de poursuivre à l'aveugle et sans réflexion une politique de développement de l'offre dopée à l'augmentation de dépenses publiques. Car dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants il faut déjà dépenser un peu plus d'un euro de dépenses publiques pour générer chaque voyage. Et cela sans compter les coûts très lourds des investissements. Le débat sur les politiques publiques de mobilité va donc s'installer durablement dans l'espace public et médiatique.

Une piste est régulièrement évoquée : celle de l'augmentation du prix payé par l'utilisateur avec un argument ressassé ; les recettes commerciales ne représentent qu'un tiers de la dépense totale des réseaux. C'est exact mais le remède serait pire que le mal ! D'un point de vue purement commercial faire payer le coût des sièges vides aux clients actuels devrait plus sûrement contribuer à vider les bus qu'à les remplir ! Il n'y a que dans le transport urbain que l'on envisage d'améliorer l'attractivité de l'offre en se contentant d'augmenter son coût. Au delà de l'immoralité d'un nouveau type d'impôt sur les pauvres, les jeunes et les personnes trop âgées pour conduire, c'est à dire sur ceux qui n'ont pas d'autres solutions que les transports en commun, une telle approche, qui met au cœur de sa démarche le seul objectif de diminution des coûts, méconnaît le coût réel du système voiture en termes de santé publique (micro- particules), de réchauffement climatique et de dysfonctionnement social.

La mobilité est le droit des droits, elle permet l'accès réel à l'ensemble des droits ouverts par la société (formation, emploi, santé, culture, loisirs). L'ascenseur social c'est d'abord de la mobilité. La rendre plus difficile c'est engourdir encore un peu plus notre pays ! Il faut, contrairement à ce que souhaitent certains écologistes, accroître les mobilités et non les réduire. Le développement durable est un développement juste socialement.

"Et pourtant elle tourne !". Oui, la contrainte économique est incontournable et l'approche traditionnelle a vécu. Il faut changer radicalement d'approche et pour cela partir de l'économie, de la vraie, celle de la comparaison des coûts pour le client. Les données sont connues mais elles ont été jusqu'à maintenant analysées de façon totalement erronée dans une approche critique de l'utilisateur sans chercher à comprendre

la rationalité de ses choix. Le conducteur de la voiture individuelle qui prend sa voiture tous les jours au lieu des transports en commun n'est pas l'idiote du village, incapable de comprendre la différence entre coût marginal (entre 0,09 € et 0,12 € le km) et coût complet (entre 0,35 € et 0,55 € le km) de sa voiture. Le coût du kilomètre en bus payé par l'utilisateur est en moyenne de 0,08 € le km. Il est certes très supérieur au coût complet de la voiture mais très proche de son coût marginal. Et notre conducteur a, pour lui, l'expertise du réel. Il sait qu'il a une voiture et qu'à partir du moment où, quelque soit l'usage quotidien qu'il en fera ou pas, il devra en payer le coût fixe il est complètement rationnel, économiquement, de s'en servir tous les jours. Et c'est donc bien le coût marginal qu'il prend rationnellement en considération dans sa décision. Il prendra sa voiture sauf si la circulation automobile est moins rapide que les transports en commun (mais c'est seulement le cas dans quelques très grandes métropoles en France) et qu'il va dans le centre ville où le prix du stationnement payant va augmenter de façon très significative le coût marginal de la voiture. Il ne raisonne pas déplacement par déplacement mais globalement sur l'année, le coût de son système de mobilité.

Pourquoi a-t-il, malgré un coût financier lourd, en moyenne près de 4000 € par an, acheté une voiture ? Pour être libre ! Libre de partir quand il veut, où il veut 24h sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an ! De fait il n'utilisera pas de cette liberté sans compter. Sur un peu plus de 1000 déplacements par an seule une poignée, de 4 à 30 déplacements suivant l'importance de ses revenus, seront des déplacements de plus de 80 km. Sur les 12000 km qu'il fera par an il en fait la moitié pour ses déplacements quotidiens courts et l'autre pour ses déplacements longs. Exceptionnels aussi seront ses déplacements la nuit aux heures où les réseaux de transports en commun ne fonctionnent plus. Mais l'essentiel est pour lui de savoir qu'il est libre de le faire, s'il le décide ou qu'il peut le faire s'il est contraint de le faire, pour amener un proche aux urgences par exemple. Liberté mais aussi efficacité. Pour les déplacements longs quand la destination n'est pas une très grande métropole ! Efficacité aussi tous les jours pour ses déplacements courts qui lui prendront, quelle que soit la qualité du réseau de transport, beaucoup moins de temps en voiture qu'en bus.

Pour sortir des fréquentations marginales le transport en commun doit donc intégrer dans son offre une alternative à la propriété individuelle de la voiture. Oui, la voiture est un outil indispensable au développement du transport en commun. Mais pas la propriété individuelle de la voiture. Ce qu'il faut intégrer dans l'offre des réseaux de transport en commun c'est l'offre d'une voiture partagée. La voiture qui n'est utilisée en propriété individuelle que 5% de son temps l'est en temps partagé 10 fois plus. Son coût complet est plus que divisé par deux et cette réduction peut alors être partagée entre tous les utilisateurs. Et le client du transport en commun, devenu membre d'une communauté d'utilisateurs de moyens de transport peut alors envisager d'économiser 150 à 300€ par mois suivant le nombre de véhicules du ménage dont il va se déposséder. C'est cette

économie substantielle qui seule peut le convaincre d'accepter de prendre plus de temps pour ses déplacements quotidiens en utilisant les transports en commun. L'ensemble des ménages qui se situent en dessous du revenu médian peuvent être intéressés par une telle augmentation de leur pouvoir d'achat ! Chaque nouveau client d'une voiture en auto partage génère suivant la composition de son ménage entre 1000 et 3000 voyages supplémentaires par an dans le réseau de transport en commun et donc des recettes supplémentaires pour le bus. Moins de dépenses publiques et moins de dépenses privées !

Le cœur du concept est de passer de la propriété à l'usage en se servant des fonctionnalités des NTIC. *Mobilty As A Service* est un projet pour lequel Helsinki a été reconnu dans les dix huit villes intelligentes au monde. C'est un projet pour 2020. Plus près de nous et, depuis fin 2013, Optymo, le réseau belfortain de transport en commun a mis en place une offre baptisée Triple Play (Bus, Vélo, Voiture) qui fonctionne sans problème depuis deux ans et demi. Avec des fonctions d'usage simples ; Le vélo pour les déplacements très courts de moins de deux km. Le bus pour les déplacements quotidiens. La voiture pour les autres déplacements. Pour un pôle urbain de 70 000 habitants, 270 vélos, 80 voitures et un réseau de bus à haut niveau de services composent l'offre. Les voitures sont, comme les vélos, à disposition dans les rues. Un même Pass (carte de transport nominative) attribué sans limite de durée et gratuitement à chaque habitant du Territoire de Belfort permet l'accès à l'ensemble des services avec une possibilité de paiement après usage, en fin de mois, pour le bus, le vélo et la voiture. Cet outil facilite l'édition d'une facture globale et détaillée pour l'ensemble des modes utilisés et autorise un prélèvement sur le compte bancaire, accepté par 90% des 70 000 détenteurs de Pass (la moitié de la population du département). Pas de minimum d'utilisation exigé, un plafond pour les gros utilisateurs du bus, deux centimes d'euros par minute dès la première pour le vélo, une facturation combinée au kilomètre et à l'heure pour les voitures. Une présentation en continue de la totalité de l'offre disponible bus, vélos et voitures accessible sur les smartphones et le site internet. Si la voiture n'est pas réservée elle peut être retenue sans délai autre que le temps très rapide de la transaction. Liberté, simplicité, facilité, disponibilité sont les principes de base. Plus d'achat de tickets dans les bus, une vitesse commerciale accrue, plus d'agression pour voler la caisse des conducteurs.

Les résultats ? 2800 clients adhérents au système voiture en Décembre 2015, plus de 100 000 locations de vélos par an (ce qui place le réseau belfortain dans les cinq meilleures fréquentations en nombre de locations par jour et par vélo), un doublement de la fréquentation des transports en commun avec près de 100 voyages par an et par habitant : la démonstration de la pertinence de l'approche est faite. Les vélos sont gérés par la régie pour un coût quatre fois moins élevé que le système Decaux. Les voitures n'équilibrent pas encore leur coût mais le chemin vers l'équilibre est plus rapide que

prévu. Tout n'est pas réglé. Les contraintes des financements publics pèsent ici comme partout. L'État qui, avec Frédéric Cuvillier, avait manifesté un grand intérêt s'est, depuis, replié sur les règles habituelles absurdes de financement public qui encourage la dépense mais pas l'économie et surtout pas l'innovation.

Pourtant, la solution innovante d'une offre locale et publique d'auto partage permettrait d'accélérer la conversion du parc actuel vers des véhicules respectant les normes environnementales les plus exigeantes. Les surcoûts d'investissement seraient beaucoup mieux absorbés du fait de l'intensification de l'usage et ceci d'autant plus qu'ils seront compensés par les gains en fonctionnement. De nouveaux véhicules pourraient être conçus spécifiquement pour ce type d'usage que ce soit pour les autos ou les vélos comme les vélos cargos que les suisses et les allemands expérimentent en ville. En tout état de cause les véhicules sans chauffeurs qui seront une réalité incontournable dans moins de dix ans vont totalement remettre en cause les frontières actuelles entre transport individuel et transport collectif comme le fait aujourd'hui *Uber* et *Blablacar*. Dans le péri-urbain, le covoiturage de proximité géré sans rendez vous et donc sans contraintes peut modifier radicalement l'économie du transport à la demande. La seule question qui se pose est celle de la maîtrise ou non par la puissance publique de ces évolutions et de l'utilité sociale qu'une telle maîtrise permettrait de développer.

La percée déjà réalisée à Belfort apporte des informations précieuses et des arguments à ceux qui veulent s'en inspirer pour engager dans leur ville, y compris les villes moyennes, la révolution douce des mobilités.

**Christian Proust,**

*Président du SMTC 90 de 2004 à 2014, après avoir été de 1982 à 2004, Président du Conseil Général du Territoire de Belfort.*