

Assises Nationales de la Mobilité

Synthèse des propositions du groupe RATP au service d'une ville intelligente et durable

Le groupe RATP partenaire privilégié des villes intelligentes

Les Etats-Généraux de la mobilité durable organisés de juin 2016 à mars 2017 ont donné lieu à une réflexion très riche entre tous les grands acteurs du transport qui ont fait émerger de nombreuses propositions. Les Assises de la mobilité qui se sont étendues sur plusieurs mois ont permis de pousser plus loin cette réflexion commune et la RATP a participé activement à des groupes de travail en faveur d'une mobilité plus intermodale, plus propre, plus solidaire, plus sûre et plus connectée.

La mobilité est en effet une nécessité qui nous oblige à relever 4 défis :

- Un défi d'aménagement du territoire : être capable d'arbitrer entre des modes de transport différents entre les différents territoires ;
- Un défi opérationnel : savoir-faire du multimodal avec un maillage fin, grâce à un mixte varié de transports lourds, légers et individuels ;
- Un défi de services : proposer une large palette de services tout au long du trajet (guidage, assistance, proposition d'offres de mobilité variées, connectivité, services complémentaires - commerces, animations,...-);
- Un défi de financement : réussir à financer ces nouvelles solutions de mobilité, ce qui implique de trouver de nouvelles ressources.

Ces défis de taille appellent un engagement de taille.

Fort de son implantation historique et de son savoir-faire unique et porté par la mise en concurrence progressive du réseau de transport urbain en Ile de France, le groupe RATP qui transporte chaque jour 12 millions de personnes, se positionne comme le partenaire privilégié des villes intelligentes et durables.

Cette ambition se traduit par une approche de plus en plus multimodale de l'offre (en complément de son réseau historique, la RATP propose covoiturage, auto-partage, navettes autonomes et bien d'autres offres nouvelles). Le Groupe est également très ambitieux en matière de transition énergétique (plan de réduction de ses émissions de GES de 50% entre 2015 et 2025 et de sa consommation d'énergie de 20 % entre 2015 et 2025). La RATP se positionne aussi comme un acteur clé de la mobilité connectée, grâce à de nombreux programmes digitaux en cours pour améliorer continuellement la qualité de service auprès des voyageurs.

Les Assises de la mobilité sont pour le Groupe RATP l'opportunité de faire des propositions pour accélérer les mutations indispensables de la mobilité et relever les grands défis qui permettront de mettre en place une mobilité urbaine intelligente, durable et connectée.

Des mobilités plus propres

1.

Adapter le cadre réglementaire et normatif pour accélérer la transition vers des flottes de bus propres

Il s'agit, d'une part, de promouvoir la normalisation européenne afin d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de recharge et les bus. Et d'autre part, de clarifier la réglementation des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) afin d'accélérer les procédures pour l'adaptation des dépôts de bus électriques et GNV en disposant d'un processus réglementaire robuste et efficace.

2.

Soutenir les études pour caractériser les impacts environnementaux des filières de véhicules à faibles émissions

Des études visant à caractériser les impacts environnementaux des différentes technologies de bus doivent être menées, afin à la fois de mieux intégrer les externalités (notamment bruit, changement climatique et pollution atmosphérique) et d'éclairer la décision des collectivités et autorités organisatrices. Ces études pourraient être organisées dans le cadre des travaux de la Commission Transport de voyageur de l'Observatoire Energie Environnement des Transports (OEET), mise en place et animée par l'ADEME.

Une valeur de référence sur l'impact carbone du biogaz (20%, 30% et 100%), intégrée à la base carbone de l'ADEME, doit être créée, afin de valoriser la transition énergétique des industriels qui ont choisi de se tourner vers le bio-GNV. La loi de transition énergétique reconnaît en effet comme bus à faibles émissions les véhicules GNV si une fraction du gaz est d'origine renouvelable, à hauteur de 20% en 2020 et 30% en 2025. Pour ses bus roulant au gaz naturel, la RATP a fait le choix d'utiliser du gaz issu de la filière biogaz, produit à partir des déchets.

3.

Valoriser les économies d'énergies du secteur du Transport au travers des CEE

La RATP souhaite que le dispositif des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) soit davantage mis au service de la transition énergétique du transport urbain et permette notamment de valoriser les économies d'énergies générées grâce au renouvellement des bus.

4.

Elargir aux réseaux historiques les autorisations de revente d'énergie de récupération

La revente de l'énergie doit être encouragée : plusieurs expérimentations de récupération d'énergie ont été menées (systèmes de récupération de l'énergie de freinage des métros et RER, utilisation de l'énergie du réseau pour alimenter des bâtiments extérieurs, développement de la géothermie).

Pour soutenir ces développements, les dispositions de la loi sur le Grand Paris concernant

le développement des énergies de récupération et la production d'énergie renouvelable sur les infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris (loi 2010-597 art 7 VI ter) peuvent être rendues applicables au réseau historique.

5.

Soutenir le financement de la transition énergétique des flottes de matériels roulants

Les ambitions des collectivités en matière de transition énergétique doivent être mises en cohérence avec les calendriers d'évolution des flottes de matériels roulants, en tenant compte des contraintes industrielles et des financements disponibles.

Le remplacement des flottes de bus dans les villes au profit de bus propres ne pourra être fait rapidement qu'avec des dispositifs de soutien financier, afin d'une part de faire émerger des solutions industrielles matures, et d'autre part d'accélérer l'adaptation des infrastructures.

6.

Sensibiliser l'opinion publique grâce à une campagne de publicité massive

Afin d'inciter l'opinion publique à délaisser la voiture particulière au profit des transports collectifs, une campagne de publicité massive type « *L'énergie est notre avenir, économisons-la.* » doit être organisée. Cette action viendrait soutenir les actions pour réguler et organiser l'intermodalité (*cf propositions mobilités connectées et intermodales*).

Des mobilités plus connectées et plus intermodales

7.

Adapter le cadre réglementaire pour permettre le développement à grande échelle des navettes autonomes

Il s'agit à la fois de créer le cadre réglementaire pour les Systèmes Publics de Transports Autonomes (code de la route, Convention de Vienne, normes applicables), d'accompagner les évolutions des infrastructures nécessaires aux projets, de définir le cadre pour l'homologation des véhicules et les autorisations de mise en service. Et, plus globalement, de définir le cadre de régulation s'appliquant aux opérateurs pour les véhicules autonomes. Ces sujets sont actuellement travaillés dans le cadre du programme national « Système de Transport publics Autonomes » dont la RATP a le leadership.

8.

Adapter le cadre réglementaire pour favoriser l'émergence et le développement du transport à la demande

Les nouvelles formes de mobilité que sont l'auto-partage, le co-voiturage ou le transport à la demande sont des réponses à des besoins de mobilité non couverts par le transport de masse. Afin de faciliter le développement de ces nouveaux services dans un cadre sécurisé et socialement acceptable, la réglementation actuelle doit être adaptée.

9.

Développer un plan de transformation des points d'interconnexion de la ville (espaces publics ou bâtis) en lieux d'échanges intégrés entre tous les modes de transport, développés selon un cadre légal et réglementaire adapté

Les modes de transport (existants, en devenir ou futurs ; motorisés ou actifs ; individuels ou collectifs) constituent une "suite servicielle" sans couture s'ils s'articulent bien, dans des hubs urbains physiques soigneusement insérés à la ville. Avec des espaces plus lisibles et plus simples, avec des services très présents, ces nouveaux lieux d'échanges doivent faire disparaître l'effet de rupture de charge qui est un véritable frein au choix du transport public.

Pour faciliter l'émergence de hubs urbains accessibles articulant finement les espaces publics, les infrastructures de transport et la ville bâtie, la RATP a défini des modèles-types de lieux comme la station Osiose ou la station bus 2.0, conçus de façon native de façon mixte et ouverte.

L'accélération et la dynamisation de l'émergence de hubs urbains contemporains serait facilitée par l'affichage par les pouvoirs publics d'une stratégie volontariste d'amélioration des lieux d'échanges du quotidien, s'appuyant sur l'adoption d'un cadre légal et réglementaire facilitateur (incluant de nouvelles formes de gouvernance) et déclarant les gares routières comme cause prioritaire.

En outre, dans la perspective du développement des modes nouveaux, le partage de la

voirie doit être régulé tout en poursuivant le développement de systèmes de priorité aux transports publics (carrefours, priorité aux feux,...), notamment en faveur des modes massifiés.

10.

Mettre en place un cadre de régulation favorable au partage de la valeur entre tous les acteurs du marché

La RATP travaille à l'agrégation de toutes les mobilités afin de créer une offre de transport « porte à porte », fluide, efficace, multimodale, associée à une offre de nouveaux services numériques permettant au voyageur de tirer l'entier bénéfice de cette nouvelle chaîne de transport avec un service de plus en plus personnalisé. L'excellence que nous visons dans le service offert aux clients ne peut être recherchée que si la loi nous y encourage.

Ainsi, conformément à la loi, le groupe RATP ouvre ses données. Dans un contexte concurrentiel où la donnée constitue un actif clé de l'entreprise, il est indispensable :

- 1) de préserver l'équilibre créé par la loi Macron sur l'open data et de ne pas remettre en cause les principes de respect de l'intérêt général, de fraîcheur, de complétude et de loyauté pour l'utilisation des données
- 2) de soutenir financièrement et techniquement les producteurs de données pour les mettre au format demandé (NETEX)
- 3) de permettre une compensation équitable des investissements consentis pour produire des données de qualité. Après plusieurs mois de mise en œuvre, il s'avère que le système des seuils de facturation à partir d'un socle gratuit est trop facilement contourné par les gros utilisateurs de données pour ne pas payer de redevance. Mettre en place le paiement d'une redevance à partir de la 1ère requête remédierait à cette difficulté. Cette régulation du partage de la valeur entre tous les acteurs du marché est nécessaire (en effet, dans un système 100% « open data », on assisterait à un transfert de la valeur publique, financée partiellement par le contribuable, vers des acteurs du privé pour ne pas dissuader les producteurs des données de base à innover en proposant des services d'information voyageurs et de billettique porte-à-porte inexistants aujourd'hui.

11.

Encourager la mise en accessibilité des réseaux de transport pour tous les types de handicap et l'usage de solutions alternatives (par exemple le TAD)

La RATP investit fortement pour permettre aux personnes souffrant de handicap d'utiliser ses réseaux et les niveaux d'accessibilité sont complémentaires entre les réseaux ferrés et de surface.

La RATP a notamment massivement investi dans l'accessibilité des bus et des tramways. Pour les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR), cet effort doit être relayé et maintenu dans le temps par les collectivités territoriales en charge de la voirie.

La RATP propose :

- d'étudier une extension des financements publics aux autres travaux que ceux relatifs à l'accessibilité des seuls UFR pour traiter l'ensemble des handicaps (par exemple, pour RATP aujourd'hui, un programme d'investissement de plusieurs dizaines de M€ comme Equisens est financé uniquement sur fonds propres RATP alors que la mise en accessibilité des gares pour les UFR est co-financée).
- de demander aux GART d'intégrer dans les exigences des AO les certifications type S3A / Handéo ;
- de mettre en place une carte d'accès au transport en commun permettant de s'assurer que l'équipement utilisé (fauteuil, scooter, est compatible avec le mode de transport public utilisé ;
- de donner son effet à la loi sur l'accessibilité numérique en publiant le décret relatif à l'article 106 qui oblige les entreprises délégataires de service public à avoir des sites internet accessibles (c'est le cas du site RATP).

Des mobilités plus soutenables

Le groupe RATP rappelle l'opposition de l'UTP et du GART à la gratuité des transports, étant entendu que la mise en place d'accès gratuit contribuerait à une dévalorisation de l'offre de transport public et induirait un report de charge disproportionné sur le contribuable.

12.

En matière de gouvernance et d'urbanisme, s'il n'est pas utile de créer une nouvelle loi, il y a cependant nécessité de disposer d'outils permettant une meilleure utilisation des lois existantes (loi Loti notamment).

Aujourd'hui, les documents de planification en matière d'aménagement et de mobilité que sont le SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale et le PDU – Plan de Déplacements Urbains coexistent sur un même territoire, relevant d'instances de gouvernance et de périmètres distincts, d'où une réelle difficulté pour organiser véritablement l'évolution synchrone entre mobilité et urbanisme.

Par ailleurs, le CGEDD pointe le fait que les SCOT seraient « trop complexes et insuffisamment hiérarchisés pour articuler efficacement urbanisme et mobilité ». A l'opposé, les plans de déplacements urbains ne sont pas généralisés : plus opérationnels, ils pourraient être rendus obligatoires pour des communes de plus de 50 000 habitants.

Il y a donc nécessité d'une meilleure cohérence entre les niveaux de décision entre les différentes collectivités d'une part, et les périmètres de planification d'autre part. Une gouvernance coordonnée pourrait être instituée par la loi, en désignant des chefs de file, ou a minima en installant une gouvernance croisée (par exemple, en prévoyant que les membres des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) soient représentés dans les établissements publics porteurs des SCOT). Cette convergence pourrait également être organisée par les Préfets dans les futures évolutions de la carte territoriale.

Sur les pôles d'échange et l'aménagement urbain autour des gares, un atelier national de la DGALN pourrait être monté pour les prendre en thématique (inspiration des *Transit Oriented Development* - opération d'aménagement autour des gares).

La cohérence des niveaux de décision en matière de mobilité est nécessaire pour pouvoir proposer une véritable « chaîne de mobilité » au service des besoins de transport, en sachant articuler les modes collectifs (TC ferrés et routiers) et semi-collectifs (comme le co-voiturage), au service de logiques de rabattements plus efficaces vers les modes structurants, afin d'offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture particulière.

13.

Accélérer la mise en place de la fiabilisation des données des contrevenants et les procédures de recouvrement des amendes par l'administration fiscale.

Pour la lutte contre la fraude, il convient de donner sa pleine efficacité à la loi Savary avec la publication de ses textes d'application qui pourront permettre de faciliter la mise en service de la plate-forme de fiabilisation des adresses des contrevenants.

14.

Créer un cadre légal et réglementaire permettant d'accroître le niveau de sûreté

Dans le cadre de l'extension du réseau de transports du Grand Paris, une harmonisation des niveaux de sûreté est nécessaire. Le GPSR doit pouvoir disposer d'une base légale lui permettant d'intervenir au-delà de son périmètre, afin que les nouvelles lignes et gares interconnectées bénéficient d'un dispositif cohérent et harmonisé. Par ailleurs, la création d'un cadre légal permettant d'assurer une réelle prise en charge des sans-abris présents dans les espaces RATP est indispensable. Enfin, la RATP souhaite pérenniser l'expérimentation en cours sur le traitement des objets abandonnés avec l'appui d'équipes cynophiles spécialisées pour permettre aux opérateurs de mieux concilier les enjeux de sûreté et de fluidité du trafic.

15.

Adapter le cadre légal et réglementaire existant pour saisir les opportunités offertes par les nouvelles technologies

Il s'agit de :

- faciliter les expérimentations dans le domaine de l'innovation technologique en assouplissant les conditions de mise en œuvre : les solutions de détection automatiques (colis abandonnés, aide au suivi de personnes, détection d'évènements violents...) doivent être testées en conditions réelles, dans des espaces ouverts au public, afin de confirmer leur pertinence.
- tester, sous le contrôle et au bénéfice des seuls pouvoirs publics, les solutions offertes dans le domaine de la reconnaissance faciale. Le Ministère de l'Intérieur pourrait ainsi utiliser le réseau de caméras de vidéoprotection de la RATP et le mettre en relation avec les fichiers de police type Fichier des Personnes Recherchées.
- permettre à l'autorité judiciaire d'avoir communication de certaines catégories de données de validation des porteurs de titres de transport nominatifs (type NAVIGO).
- sans remettre en cause le principe de l'anonymisation des données par les transporteurs et la liberté de circulation de l'ensemble des voyageurs sur les réseaux de transports publics, répondre favorablement aux nombreuses réquisitions des services enquêteurs, validées par l'autorité judiciaire, visant à identifier les auteurs de crimes ou de délits pouvant circuler dans les emprises RATP.
- modifier les finalités de la vidéosurveillance pour permettre son exploitation à des fins de retour d'expérience et de formation y compris pour la sécurité ferroviaire.

16.

Ajuster certaines dispositions de la loi Savary et de ses décrets d'application afin de les rendre plus efficaces.

Afin de renforcer la sûreté dans ses transports, la RATP souhaiterait une extension de l'expérimentation des caméras piétons au profit du corps des agents de contrôle soumis à un niveau de violence croissant et très élevé une simplification de la mise en œuvre des palpations préventives, l'organisation d'un bilan de l'application des dispositions relatives aux enquêtes administratives concernant le recrutement ou l'affectation des emplois en lien direct avec la sécurité des personnes et des biens afin de déterminer la pertinence d'étendre son champ d'application à d'autres métiers.

Afin de fiabiliser le relevé d'identité des fraudeurs, plusieurs évolutions législatives sont souhaitées : rendre obligatoire la détention d'un titre d'identité et en sanctionner son défaut, délimiter la justification de son identité via un titre officiel et requalifier le délit de fuite.

17.

Application aux agents GPSR des nouvelles dispositions sur la légitime défense

Il est nécessaire de permettre aux agents du GPSR de bénéficier de l'extension du domaine de la légitime défense tel qu'issu de la loi Sécurité publique du 28 février 2017 afin qu'ils puissent s'appuyer sur les cas visés au 1° et 5° de l'article L435-1 du Code de la Sécurité Intérieure. Ils pourraient ainsi disposer de bases légales en adéquation avec leur rôle de primo-intervenant dans des emprises particulièrement exposées au risque terroriste.

18.

Améliorer la collaboration entre pouvoirs publics et transporteur

Afin de faire progresser son niveau de sûreté, la RATP pense nécessaire d'améliorer la circulation des informations avec les pouvoirs publics, notamment en organisant des REX systématiques lorsque des attentats commis à l'étranger concernent les transports en commun ou en généralisant la pratique des benchmarks sur la sûreté de réseaux similaires de grandes métropoles.

19.

Favoriser l'émergence d'un label de certification européen garantissant la robustesse en matière de cybersécurité des produits et services technologiques

Au-delà des approches réglementaires (Loi de programmation militaire, directive NIS...) ou normatives (CEN-CENELEC), la mise en place d'un label européen de certification cybersécurité est un levier déterminant de renforcement de la confiance dans les produits et services technologiques.