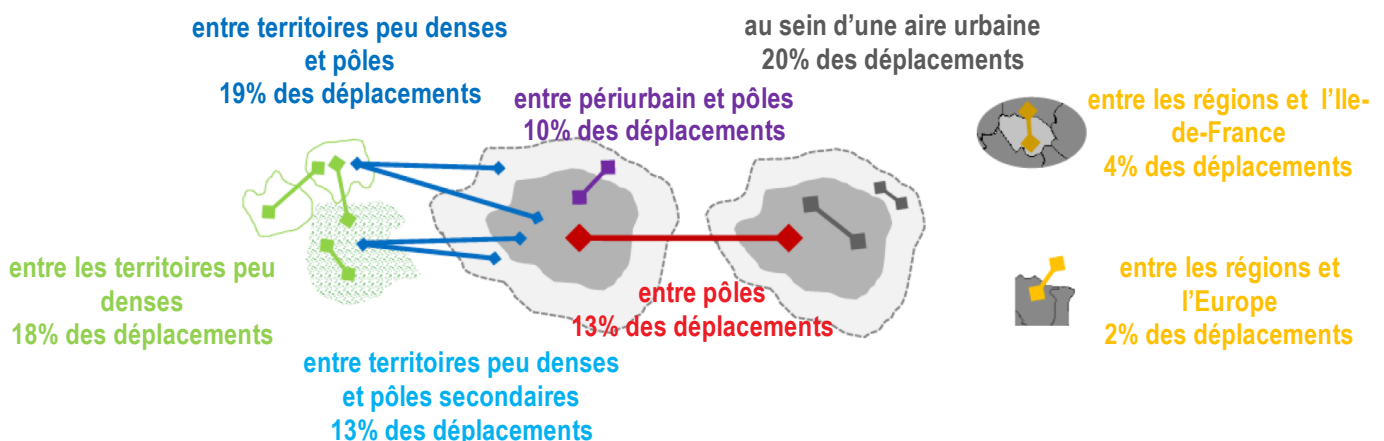


Factsheet : Permettre aux Régions volontaires d'être pleinement architectes des systèmes d'informations multimodaux et de distribution

La loi NOTRe a donné aux Régions un rôle indiscutable de chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale et avec les AOM, en mettant particulièrement l'accent sur la coordination des politiques conduites par les Régions et les autorités organisatrices de la mobilité en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. La Région est également l'échelon pertinent que le législateur a identifié pour associer, mettre en cohérence et fiabiliser les données transports des réseaux ferroviaires, interurbains et des AOM. Cette échelle de travail ne remet pas en question la mise en œuvre d'un point d'accès national par l'Etat, qui pourra s'appuyer sur les données mises en valeur à l'échelle régionale.

① Face à l'émergence de pôles métropolitains pluriels au sein des Régions, **la Région apparaît garante de l'accompagnement de tous les parcours voyageurs des transports du quotidien**, qui dépassent en effet le strict cadre des ressorts territoriaux des AOM.

- ⇒ **La Région est aujourd'hui un acteur de premier plan dans l'organisation des mobilités du quotidien** : ce sont 3,5 millions de Français qui bénéficient des TER pour structurer leurs déplacements (avec 900 000 voyageurs quotidiens dans les TER, dont une majorité de clients occasionnels), 9,4 millions de Franciliens qui utilisent les transports collectifs en Île-de-France, 2,1 millions d'élèves qui empruntent les lignes de transports scolaires hors agglomération et hors Île-de-France, et 4 millions de voyageurs/jours dans les AOM (dont un quart de scolaire).
- ⇒ Ainsi, **plus de la moitié des déplacements du quotidien concerne les territoires peu denses, les relations avec les pôles secondes, et les relations entre les pôles urbains** (étude BIPE 2015 d'après l'ENTD).



- ⇒ De même, il est nécessaire de rappeler que les scénarios prospectifs d'évolution des mobilités, tels que mis en œuvre par le Prédit, **conduisent principalement à une augmentation de la demande de déplacement à partir des territoires peu denses**.

② En termes de données, **la Région apparaît également l'échelle de pertinence pour la collecte d'information auprès de l'ensemble des autorités organisatrices d'un territoire**. Dans ce cadre, la définition d'un point d'accès national en France aux données devrait s'appuyer sur les initiatives régionales en matière de calculateur d'itinéraire, échelle pertinente pour :

- ⇒ **associer et mettre en cohérence les sources de données** des réseaux ferroviaires et interurbains (sous sa compétence depuis la réforme territoriale) et des autorités organisatrices de la mobilité, dans le cadre de démarches territoriales concernées,
- ⇒ **fiabiliser les données, en bénéficiant d'une connaissance fine des territoires**.

D'une part, la Région est en capacité **d'organiser un travail de proximité** avec l'ensemble des collectivités territoriales en charge de la mobilité :

- les AOM, qui, en dehors des métropoles, concernent également 65 ressorts territoriaux de moins de 50 000 habitants, pour lesquels l'expertise et l'ingénierie régionale est une garantie essentielle pour la mise en œuvre de systèmes d'information homogènes sur l'intégralité des territoires,
- le bloc communal ainsi que les départements, pour la collecte de données sur les infrastructures routières de leurs compétences propres.
- Point d'appui essentiel pour les villes moyennes et les petites agglomérations qui n'ont pas les moyens techniques et financiers de développer des politiques de service spécifiques.

D'autre part, les nouveaux réseaux régionaux tels qu'ils ressortent de la loi NOTRe présentent **des lignes structurantes entre les métropoles et autres agglomérations**, qui justifient que l'information soit pilotée et centralisée dans des systèmes régionaux. L'interopérabilité de ces systèmes régionaux est déjà une réalité dans le cadre des coopérations interrégionales, et peut s'accompagner d'un travail d'agrégation à l'échelle nationale, en liant avec la mise en œuvre d'un point d'accès par l'Etat, qui pourra s'appuyer sur ces systèmes.

③ Dans le domaine du numérique, **les Régions développent dès à présent des systèmes d'informations multimodaux régionaux**, dont l'objectif est, quel que soit le mode ou l'autorité organisatrice, d'être en mesure de répondre à l'ensemble des besoins des clients : en termes de planification du voyage, d'information en temps réel, de distribution et de billettique.

- ⇒ **Les Régions pilotent et financent l'élaboration de référentiels d'interopérabilité**, que ce soit en matière d'information voyageurs, de billettique, de tarification et également de covoiturage.
- ⇒ Les montants investis sur ces sujets, notamment dans la billettique, par chacune des régions sont très élevés et les choix techniques faits (impulsés à l'époque par les gros opérateurs SNCF et RATP) ne peuvent être « abandonnés » du jour au lendemain.
- ⇒ Compte tenu des coûts élevés d'équipement billettique, **certaines Régions ont mis en place des dispositifs d'achat mutualisés pour permettre à des AOM de plus petites tailles de s'équiper de billettique à partir d'un système d'achat régional**.
- ⇒ **Les régions sont ouvertes à l'innovation et elles savent travailler avec leurs territoires** pour faire émerger des solutions innovantes qu'elles peuvent ensuite étendre à l'ensemble de leurs AOM.

④ Les Régions attendent ainsi de l'État un accompagnement dans la mise en œuvre de ces systèmes régionaux, en **consolidant un cadre réglementaire permettant l'interopérabilité de ces systèmes**, notamment au niveau des agglomérations. Il s'agit également de **renforcer la régulation du marché des données** :

- d'une part pour limiter les risques de captation des données par des acteurs privés tiers (tels que les « GAFAM »). **Il est important de souligner que la Région a une responsabilité pour la collecte, mise**

en qualité et diffusion des données transports (sur leurs propres canaux de diffusion mais également en open-data), selon des principes d'égalité, de continuité, de fiabilité, de complétude, d'accessibilité, de neutralité et transparence, qui, de fait, ne répondent pas à l'ensemble des exigences des modèles économiques d'acteurs tiers,

- et d'autre part pour donner le cadre permettant l'intégration de données issues de services de transports collectifs d'initiative privée (covoiturage, véhicules partagés...), ainsi que des gestionnaires de voiries.
- enfin, dans le cadre de la **préparation de l'ouverture à la concurrence** des services de transports ferroviaires de voyageurs, la multiplicité à venir des acteurs justifiera d'autant la mise en œuvre de systèmes d'information multimodaux par la collectivité régionale, autorité concédante de l'ensemble de ces services de transports. Cette situation est déjà démontrée en Ile-de-France dans le cadre des services routiers non urbains hors Paris, où seul le système d'information multimodal d'Ile-de-France mobilités est en mesure de fournir une information exhaustive en la matière.

Il s'agit de donner les moyens aux Régions de construire des systèmes de distribution intégrés et interopérables, pouvant également être agrégés au sein d'un point d'accès national, de manière à assurer la cohérence globale des schémas de distribution, multicanaux, et éviter ainsi la mainmise de certains acteurs majeurs du secteur, qui pourrait se traduire par une distribution morcelée ou biaisée.