

Pour ce troisième et dernier numéro de la *Lettre des Rencontres*, nous avons le plaisir d'accueillir Jean-Pierre Farandou, nouvellement élu président de l'UTP. Il revient sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs en France et des transports routiers de voyageurs en Île-de-France, sujet qui sera discuté lors de la plénière de clôture du jeudi 3 octobre. Notre deuxième invité Pascal Bolo, 1^{er} adjoint au maire de Nantes et président de la SEMITAN, exploitant historique de Nantes Métropole, nous explique son rôle de coordinateur des mobilités.

Attention, il ne vous reste plus que quelques semaines pour vous inscrire, obtenir votre pass et organiser votre visite. N'attendez plus ! ■

L'équipe des Rencontres nationales du transport public



Retrouvez-nous sur Twitter
@27eRntp #Rntp19

À LA UNE

Des lois structurantes porteuses de nombreux enjeux

3 questions à Jean-Pierre Farandou, président de l'UTP



Les années à venir semblent déterminantes pour l'UTP, qu'en pensez-vous ?

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire et la loi d'orientation des mobilités sont deux réformes structurantes pour nos activités. La première doit être mise en œuvre avec la finalisation de la convention collective nationale ferroviaire, la transformation du groupe public ferroviaire, l'arrêt du recrutement au statut à partir du 1^{er} janvier 2020, les premiers appels d'offres pour les TER et les TET et l'arrivée des premiers opérateurs en Open Access en France. Les textes d'application de loi d'orientation sur les mobilités porteront

sur des sujets essentiels : le financement des infrastructures, le cadre social de l'ouverture à la concurrence des réseaux Optile et des services RATP, les cadres juridiques des nouvelles mobilités, des données et des applications MaaS. Réussir l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France et des transports publics en Île-de-France figure au premier plan des défis que nous devons relever.

Quels sont les autres enjeux particulièrement importants ?

La transition énergétique, la digitalisation et l'économie du secteur. Concernant la transition énergétique, les réseaux ont expérimenté des bus électriques pour disposer du maximum de retours d'expériences et s'assurer qu'ils répondent aux exigences d'exploitation dans toutes les configurations. Pour les seuls véhicules, nous avons évalué le coût des investissements à 3,2 milliards d'euros. Nous espérons que l'Union européenne favorisera des standards communs, notamment pour les systèmes de recharge, ce qui permettra de réduire les investissements. Pour le MaaS, nous œuvrons, en France comme au plan européen, pour que les applications se développent bel et bien au service des voyageurs et de l'intérêt général et non d'intérêts uniquement commerciaux, par exemple. En France, ces applications doivent relever des élus locaux et au sein

de l'Union, des États membres : ce sont eux qui connaissent le mieux les besoins de mobilité de leurs territoires et qui sont donc les plus aptes à répondre à leurs besoins de mobilité.

“ La transition énergétique, la digitalisation et l'économie du secteur sont aussi des enjeux particulièrement importants. ”

Pourquoi le modèle économique fait-il toujours partie de vos priorités ?

Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par la vente de titres de transport a baissé de 20 points en 20 ans, passant de 50 % à 30 %. Depuis 2016, ce taux se redresse un peu ; mais, il faut que le mouvement continue et perdure. À terme, et malgré l'extension des territoires desservis, il serait souhaitable que les recettes commerciales couvrent 50 % des dépenses de fonctionnement.



**PLÉNIÈRE DE CLÔTURE
SERVICES FERROVIAIRES DE
VOYAGEURS EN FRANCE ET
TRANSPORTS ROUTIERS DE
VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE :
LE POINT SUR L'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE**
Jeudi 03/10, 11h00 – 13h00

SALON

Pour vivre heureux, vivons vélos

Le développement des mobilités alternatives telles que le vélo et la marche est un enjeu prioritaire pour des villes et des territoires soucieux de réduire l'empreinte énergétique de leurs déplacements. L'année 2018 a d'ailleurs été marquée par le Plan vélo du mois de septembre qui se fixe comme cap de tripler la part modale du vélo d'ici à 2024. Quels sont les freins et les leviers de l'éco-mobilité ? Comment construire des villes plus accueillantes envers le vélo ? Comment le numérique peut-il être un outil d'aide à la décision pour les collectivités dans la conception

et la mise en place des politiques cyclables ? C'est à toutes ces questions, et à bien d'autres encore, que les experts s'attacheront à répondre du 1^{er} au 3 octobre, à l'occasion du 22^{ème} Congrès du Club des villes et territoires cyclables, qui se déroulera dans le cadre des Rencontres



nationales du transport public. Au programme : deux tables rondes plénières, « Vélo et mobilité active, la transition logique ! », et « Vélo : santé et sécurité », une masterclass, ainsi que des ateliers liés aux préoccupations des aménageurs et des décideurs autour du numérique, de la mobilité active au travail, des usages professionnels du vélo, de l'intermodalité... Au cœur du Salon, un espace dédié aux mobilités actives accueillera une vingtaine d'exposants pour découvrir les meilleurs produits, services et conseils autour du vélo, du stationnement, du comptage, de la location...

LE SALON EN CHIFFRES

16 000 m²
d'exposition

PARTENAIRES

Avoir toujours un temps d'avance

3 questions à Pascal Bolo
1^{er} adjoint au maire de Nantes, président de la SEMITAN¹



Pascal Bolo, vous êtes président depuis 11 ans de la SEMITAN, une entreprise de service public que vous qualifiez de « singulière ». Pourquoi ?

Pour plusieurs raisons. Tout d'abord, c'est la plus importante SEM de France

en nombre de salariés. À la fin de l'année 2019, elle comptera plus de 2 000 salariés dont 1 200 conducteurs qui assurent au quotidien l'exploitation de ce réseau performant et l'un des plus fréquentés de l'hexagone : plus de 630 000 voyages

sont effectués par jour, soit pratiquement l'équivalent en nombre d'habitants sur la Métropole. Mais ce qui la différencie des autres réseaux, c'est qu'elle est aussi investie en tant que mandataire dans la plupart des grands investissements de Nantes Métropole en matière de transport public : construction, rénovation et sécurisation du réseau tramway, construction de centres techniques, achats de véhicules, études de dessertes, concertations publiques... La SEMITAN n'est pas un exploitant prestataire. Elle est un partenaire à part entière de Nantes Métropole.

Une autre « singularité » dans ce nouveau contrat de délégation de service public signé en 2019 pour sept ans ?

Effectivement, une mission complémentaire et inédite a été attribuée à la SEMITAN, celle de coordonner toutes les mobilités : vélo, autopartage, covoiturage, parkings-relais... Pourquoi ? Pour apporter de la cohérence entre les différents opérateurs (avec par exemple une carte mobilité unique), faciliter le parcours client, promouvoir les modes doux et la multimodalité. Et aboutir, à terme, à un MaaS (Mobility as a Service), une nouvelle approche de la mobilité que nous portons avec d'autres.

« Avoir toujours un temps d'avance », c'est votre credo commun ?

Nantes est reconnue pour avoir été la première ville de France à réintroduire

le tramway dit « moderne » en 1985. L'ADN de la SEMITAN, c'est l'innovation, l'expérimentation, l'expertise globale des sujets transport public, la connaissance de ses voyageurs et l'écoute de leurs besoins, pour toujours anticiper les mobilités de demain. Cet état d'esprit allié au sens du service public qui la caractérise, a permis à la SEMITAN d'être à l'initiative pour concrétiser les ambitions des élus de la Métropole nantaise depuis près de 40 ans. Ce temps d'avance, il nous appartient de le conserver pour les années qui viennent en concevant un réseau plus maillé, s'étendant au-delà du périphérique, renforcé dans les échanges Nord-Sud (traversée de la Loire), engagé dans la transition énergétique et toujours mieux articulé avec les modes doux.

¹ Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise

EN BREF

LA SEMITAN

- 143,8 millions de voyages effectués
- 29 millions de kilomètres parcourus
- 228 voyages en moyenne par habitant effectués en transport en commun
- 263 512 abonnés (+82 % en 4 ans)
- 22 500 followers sur twitter

ZOOM SUR LES DÉBATS

Le MaaS : des applications et des données...

Depuis de nombreuses années, autorités organisatrices et opérateurs de transports publics s'engagent dans le développement de solutions numériques pour faciliter l'accès aux services de mobilité au plus grand nombre. Derrière l'acronyme MaaS, qui signifie « Mobility as a Service » – déclinaison pour la mobilité du terme Software as a Service (SaaS) – se trouve bien davantage qu'une simple solution technique. Il désigne, en effet, des applications qui intègrent des modes de déplacement (transports collectifs, partagés et modes actifs) et leurs services associés (information, achat, validation). Ces applications visent à faciliter les déplacements du voyageur et à réduire l'autosolisme en favorisant son report vers des modes durables.



Aujourd'hui, toutes les parties prenantes ont bien conscience de l'intérêt des applications MaaS. Cependant, de nombreuses dispositions d'ordre fonctionnel, juridique et organisationnel nécessitent d'être clarifiées en amont des projets. Comment associer les différents acteurs publics et privés sur une plateforme unique ? Qui pour financer la création, la maintenance et la mise à jour de ces outils ? Quel modèle économique pour continuer à satisfaire tous les segments de clientèle ?

Compte tenu de la diversité des acteurs et de leurs intérêts parfois divergents, la question de la gouvernance se pose avec acuité. Comment garantir les exigences de loyauté et de conformité à l'intérêt général ? Comment veiller à la transparence et à la neutralité des applications MaaS ? En filigrane, se pose un autre sujet, aussi voire plus stratégique que le MaaS : celui des données, de leur ouverture et des conditions de leur réutilisation. Au cœur de l'actualité et de l'avenir de notre secteur, tous ces enjeux seront discutés et approfondis lors de deux ateliers.

ATELIERS



LE MAAS, LE GRAAL DES VOYAGEURS ?
Mardi 1^{er} octobre de 09h30 à 11h00



DONNÉES-MAAS : COMMENT RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉS DE CHACUN ?
Mercredi 02 octobre de 15h45 à 17h15

INFORMATIONS PRATIQUES

Inscriptions en ligne : www.rencontres-transport-public.fr
Badge congressiste : accès au salon, aux débats et aux visites techniques.

Badge visiteur : accès au salon uniquement.

GIE Objectif transport public

Tél. : +33 (0)1 48 74 04 82 • rencontres@gietransport.com



LES TEMPS FORTS DES RENCONTRES

MARDI 1^{ER} OCTOBRE
11h00 – Inauguration des 27^e Rencontres nationales du transport public

par les présidents du GIE Objectif transport public, du GART et de l'UTP, et les présidentes de Nantes Métropole et de la Région des Pays de la Loire, en présence de la ministre de la Transition écologique et solidaire.

14h30 – Plénière d'ouverture du Congrès GART-UTP :
Tour d'horizon des principales dispositions de la LOM et premiers échanges sur les modalités de mise en œuvre.

MERCREDI 02 OCTOBRE
19h30 – Réception à l'invitation de Johanna Rolland, présidente de Nantes Métropole, maire de Nantes.

JEUDI 03 OCTOBRE
11h00 – Plénière de clôture du Congrès GART-UTP
Services ferroviaires de voyageurs en France et transports routiers de voyageurs en Île-de-France : le point sur l'ouverture à la concurrence.

Organisées par

GIE Objectif transport public
Groupe des Autorités Responsables de Transport | GART | UTP | Union des Transports Publics et Ferroviaires



Partenaires institutionnels



Partenaires institutionnels associés



Partenaires officiels

