

Les TAD un gisement de mobilités inexploité

Jean Michel Morer

Vice-Président aux mobilités de la CA du Pays de Meaux

Maire de Trilport



LES TAD UN GISEMENT DE MOBILITES INEXPLOITE	0
OFFRE ACTUELLE DE TAD DANS LE PAYS DE MEAUX	3
L'EXPERIMENTATION TERR'MOOV	4
PROPOSITIONS D'EVOLUTION DU SERVICE EN PLACE	5
FOCUS SUR DES TAD DEPLOYES SUR LE TERRITOIRE	6
COMPARAISON N'EST PAS RAISON MAIS ...	8
EXPERIMENTATION « J'YVAIS », TAD RURAL INNOVANT	10
LES 4 PILIERS D'INNOVATION DE L'EXPERIENCE SELON LA SNCF	11
ÉVALUATION	11
PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS (POUR LA SNCF)	15
QUELQUES PISTES D'EXPLORATION	16
VIS-A-VIS DU CONTEXTE LOCAL	16
INCIDENCE DE LA LOM	18
LE TAD, A LA CROISEE DES CHEMINS ?	19
DEUX ENJEUX ESSENTIELS ET PORTEURS	22
DEVELOPPER UNE APPROCHE RESOLUMENT USAGERS (UX)	22
S'APPUYER SUR LE DIVIDENDE NUMERIQUE	23
LE TAD ELEMENT D'UN BOUQUET DE MOBILITES MULTIMODALES	25
PROPOSITIONS ...	26
ANNEXES	28
EXPERIMENTATION JYVAIS,	28

J'avais rédigé une note sur les mobilités dans l'espace péri urbain (« En 2018 les habitants du péri-urbain rêvent ils de mobilités inclusives ? »¹) dans le cadre des Assises de la Mobilités et de la préparation d'un livre blanc remise à la ministre des Transports au nom de l'Association des Petites Villes de France dont l'introduction débutait ainsi :

« Le droit d'aller et venir constitue une liberté fondamentale, encore faudrait-il que ce droit concerne chaque citoyen, force est de constater qu'aujourd'hui nous en sommes très éloignés.

L'accès à des mobilités réellement « inclusives » constitue en 2018 dans notre pays, un marqueur social ou de lieu de résidence.

Un comble dans une république qui se prétend égalitaire, d'autant que la question des transports devient pour notre société absolument centrale.

Ne pas avoir la capacité de se déplacer librement aujourd'hui dans une société de plus en plus mobile (« mobilis in mobili ») conduit inexorablement à l'exclusion et au déclasserment, avec des conséquences très concrètes au quotidien : aléa professionnel ou scolaire, absence de perspective à court, moyen et long terme, ressentiment de plus en plus marqué à l'égard des métropoles ou des « élites », comportements électoraux de rupture (abstention ou vote extrémiste). »

Depuis, si la Loi d'Orientation des mobilités a quelque peu transformé le paysage, la problématique pour les territoires ruraux ou péri urbains est toujours aussi aigüe, notamment en Ile-de-France, où leurs habitants, sans voiture particulière se retrouvent littéralement « assignés à résidence », ce qui écartent de fait toutes celles et ceux qui n'en ont pas et ne permet pas à la société de proposer jusque-là une réelle alternative de mobilités.

L'opportunité de deux expérimentations nationales menées sur le territoire du Pays de Meaux, l'une par la SNCF² (SNCF Tech4Mobility³) avec le soutien du département de Seine et Marne, l'autre par l'association Wimoov⁴ me donnent l'occasion d'aborder plus précisément la problématique particulière des transports à la demande, gisement de mobilités, s'il en est encore, inexploité et pourtant si adapté aux espaces ruraux et péri urbains.

¹ <http://j2morer.fr/wp-content/uploads/les-habitants-du-peri-urbain-mobilite-C3%A9s.pdf>

² <https://www.groupe-sncf.com/fr/innovation/mobilite-territoires/jyvais>

³ Au sein de la Direction Technologies, Innovation et Projets Groupe de la SNCF, cet accélérateur d'innovations a pour vocation de concevoir, expérimenter et déployer de nouveaux systèmes de déplacement pour favoriser les mobilités collectives et partagées dans les territoires peu denses, mal ou non desservis par les transports collectifs.

⁴ <https://wimoov.org/>

Offre actuelle de TAD dans le Pays de Meaux

L'offre en Transport à la Demande (TàD) du Pays de Meaux (110 000 habitants et 26 communes, dont une très grande majorité de rurales) déployée sur le territoire dans le cadre de la DSP 11 d'Ile-de-France mobilités, peut être considérée comme marginale, le réseau n'en comptabilisant que 3, desservant 7 communes.

À noter toutefois, y compris si l'offre ne concerne pas les espaces les moins denses, une desserte de soirée à Meaux, en mode « TàD zonal » qui fonctionne sans réservation préalable des voyageurs. Le bus attend au hub (gare routière /Hôpital / St Jean Bosco selon les horaires) le conducteur, équipé d'une tablette, renseigne les arrêts demandés par les usagers au départ de ces points, la tablette calculant le trajet le plus optimal. Si les contraintes liées à la réservation disparaissent, ce service ne rencontre pas pour l'instant le succès escompté. Les usagers sont, soit non rassurés sur ce service de soirée, soit dérouté par ce fonctionnement atypique, ou non tout à fait informé.

Le déploiement des TàD (périmètre, amplitude, fréquence, mode d'exploitation) en direction des territoires peu denses a été mis en place dans des conditions particulières qui n'ont pas rendu possible de mener une véritable concertation avec les élus (excepté pour celui de Poincy, voir plus loin).

Cette mise en place fait suite à la restructuration du réseau de bus de l'agglomération, une vraie réussite qui cependant ne concernait pas les villages ruraux de l'agglomération. Elle s'est déroulée dans le contexte plus que contraint de l'appel d'offres de l'offre du réseau dans le cadre de la consultation sur l'attribution de la Délégation de Service Publique des réseaux du Pays de Meaux et du Pays de l'Ourcq.

Certaines évolutions attendues et demandées des élus comme des usagers (TAD Meaux Est et Ouest, évolution de certaines lignes régulières) avaient été écartées afin de ne pas modifier le cahier des charges d'une consultation complexe, situation qui, pour des raisons diverses s'est prolongé de nombreux mois.

Concernant le TàD « Poincy / Zone industrielle de Poincy » la situation est très différente. Il avait été élaboré dans le cadre de la restructuration du réseau de janvier 2019, à partir d'un diagnostic territorial solide et partagé par l'ensemble des acteurs, contrairement aux TàD Meaux Est et Ouest déployé eux en septembre 2021 après la sortie du cahier des charges de la consultation à

la DSP, empêchant toute amélioration d'un projet ⁵ qui n'avait pas fait l'objet d'un réel diagnostic territorial.

Au Pays de Meaux comme sur beaucoup d'autres agglomérations d'Ile-de-France, le TàD demeure pour l'instant, une offre de niche et d'affichage, non intégrée dans la stratégie globale des mobilités du territoire et qui nativement n'a pas été « design-é » et prototypé pour les publics auquel il est destiné et les spécificités, multiples, de ce mode de mobilités.

L'expérimentation Terr'Moov

La CA du Pays de Meaux est un des trois territoires nationaux concerné par l'expérimentation « Terr'Moov »⁶ qui a reçu le Prix de l'Innovation Territoriale 2023⁷ lors du Salon des Maires.

L'objectif de ce programme est de rechercher les leviers permettant de lever les freins à la mobilité et à l'emploi en zone rurale. Pour y répondre, la solution imaginée par les équipes de Wimoov, porteur du projet, en collaboration avec les acteurs concernés par cette expérimentation est de créer via ses équipes locales, des pôles de mobilité inclusive dans les bassins d'emploi afin de répondre aux besoins des habitants des espaces ruraux et d'exploiter les opportunités ouvertes par la loi LOM. Ce dispositif est déployé pendant 3 ans sur trois territoires : Poher communauté en Grand Ouest, le Pays de Meaux en Île-de-France ⁸ et la communauté des 7 vallées en Hauts-de-France.

Ce programme permet à la CA du Pays de Meaux, de bénéficier de l'appui d'une équipe locale animée par Wimoov qui agit sur le terrain pour développer des solutions de mobilités alternatives ou de mobilité inversée, pour certaines innovantes, pour d'autres reposant sur l'innovation sociale, adaptées aux spécificités et besoins des habitants des espaces ruraux et de mieux les faire connaître.

Dans ce cadre, les villages de l'agglomération font l'objet de plusieurs animations proposées par Wimoov lors de leurs événements locaux (brocante, marché de Noël), ce qui facilite un contact direct avec les habitants et des retours du terrain qui ont permis de faire remonter le déficit de notoriété du TAD actuel qui peut avoir deux causes principales :

- Manque de communication ;
- Offre proposée peu attractive ;

⁵ A noter l'existence de l'étude établie par le bureau d'études SETEC et PADAM mobility

⁶ <https://wimoov.org/terrhoov/>

⁷ <https://www.groupe-sos.org/actualites/prix-de-linnovation-territoriale-wimoov-laureat-dans-la-categorie-mobilites-pour-son-dispositif-terrhoov/>

⁸ <https://wimoov.org/terrhoov-en-pays-de-meaux/>

Au regard de l'activité déployée par Wimoov depuis deux ans, de l'implication des élus de ces communes, le manque de communication n'apparaît pas être la piste la plus probante. Il semble plus pertinent de considérer que ces résultats sont la conséquence du manque d'attractivité de la solution de TàD déployée, ne suscitant, il faut le souligner aucun « bouche à oreille » favorable.

Propositions d'évolution du service en place

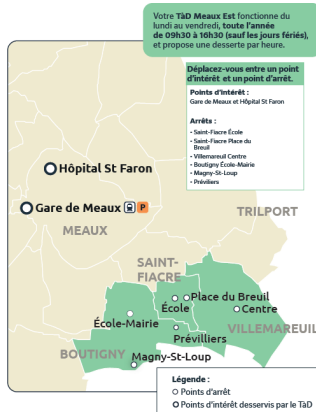
Wimoov a également organisé dans les communes desservies par un TàD, des ateliers qui ont permis de faire émerger certaines propositions d'évolution provenant des usagers :

- Satisfaction des usagers du choix du mini bus, suscitant de vraies relations de confiance avec les chauffeurs qui facilitent le lien social. C'est une véritable valeur ajoutée, notamment pour le public « seniors » le conducteur les aidant à monter ou charger leurs sacs, facilitant ainsi leurs déplacements ;
- Deux fortes demandes : élargir amplitude et augmenter la fréquence du TAD afin de renforcer la multimodalité avec l'offre ferrée. Il faut effectivement que l'amplitude soit attractive pour que les usagers puissent l'utiliser en matinée et soirée (notamment offre lycéenne ou étudiante) ;
- Mise en place de « cadencements » ;
- Demande très forte d'une offre en weekend et notamment le samedi sur toute la journée ;
- Proposition de créer une liaison thématique « soirée hebdomadaire » afin d'accompagner la vie culturelle ou sociale du territoire ;
- Rendre plus lisible l'offre de transport autour de destinations clés : exemple renommer l'arrêt « Hôpital St Faron » → « Hôpital de Meaux » ;
- Communication à renforcer sur « les plus » apportés par l'offre TAD ;
- Proposer un emplacement pour des bagages ou des paniers de courses ;
- Faciliter l'accès aux sièges situés à l'arrière ;
- Souhait de voir se développer l'usage de véhicules électriques ;
- Compléter l'offre au niveau du périmètre des dessertes : autour des hameaux de certaines communes et également intégrer des communes voisines ;

Focus sur des TAD déployés sur le territoire

Important : les données de fréquentation des lignes n'apparaissent pas sur ce document pour des raisons de confidentialité

Secteur Meaux – TAD Meaux Est



Amplitude : Du lundi au vendredi 9h30 – 16h30

Fréquence : 1 / heure si réservation

Offre weekend : Non

Le TAD Meaux Est peut être considéré comme un héritage de la précédente intercommunalité à laquelle ces trois communes étaient rattachées (le Pays Créçois). Son périmètre est demeuré inchangé, n'a pas été étendue aux villages voisins, comme ses paramètres initiaux (amplitudes et fréquences) seule la destination finale (gare de Meaux) a évolué.

A noter :

- ⇒ La forte mobilisation des élus de ces communes à faire connaître l'offre de TAD. Le manque de succès constaté est bien dû à son manque d'attractivité ;
- ⇒ La création en janvier 2025 d'un hub rural sur la commune de Bouctigny ;

Remarques collectées par l'opérateur Transdev

- Complémentarité avec la ligne de bus 21 (ligne régulière peu attractive aujourd'hui vu son terminus de ligne à Nanteuil - Collot qui « permet » de prendre la ligne F du réseau urbain, dont la correspondance, sporadique, est très dissuasive ;
- Étude à réaliser pour envisager la transformation de la ligne régulière en heure de pointe (matin et soir) en « full TAD », afin d'augmenter l'amplitude horaire et l'attractivité de l'offre auprès des habitants ;

- Redéfinir le périmètre des services afin d'intégrer d'autres villages, d'autres lignes régulières dont les fréquentations sont faibles pourraient être intégré dans cette réflexion ;
- Attente forte des élus d'une amplitude plus grande intégrant une offre week-end.

Secteur Meaux – TAD Meaux Ouest



Amplitude : Du lundi au vendredi 9h30 – 16h30

Fréquence : 1 / heure si réservation

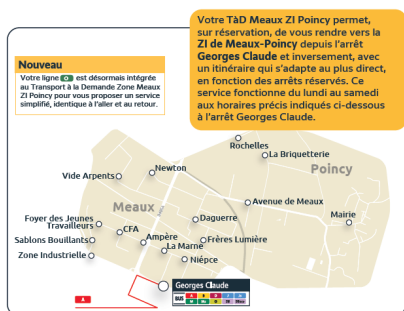
Offre weekend : Non

A noter que ce TAD dessert Meaux et non Esbly et que malgré la contrainte de l'amplitude restreinte, il est très utilisé par les lycéens de ces trois villages.

Remarques collectées par l'opérateur Transdev

- ⇒ Demande de beaucoup d'usagers de bénéficier de liaisons vers la gare d'Esbly, en complément de la desserte vers Meaux ;
- ⇒ Offre ligne régulière présente : lignes L/Ls (offre vers Esbly Gare et Collège Louis Braille) ;
- ⇒ Demande d'une liaison vers Quincy pour se connecter à la ligne 19 ;
- ⇒ Demande d'une offre intégrant les heures de pointe (matin et soir) et le weekend ;

Secteur Meaux – TAD Peaux ZI Poincy



HORAIRES GARANTIS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE

Georges Claude → ZI de Meaux-Poincy		ZI de Meaux-Poincy → Georges Claude	
Du lundi au samedi		Du lundi au samedi	
Horaires garantis de départ à l'arrêt "Georges Claude" Quai 1	06:30	Horaires garantis d'arrivée à l'arrêt "Georges Claude" Quai de départ	06:35
	06:50		06:55
	07:00		07:05
	07:30		07:35
	08:11		08:09
	08:42		08:21
	09:21		09:58
	10:21		10:21
	10:46		10:50
	11:04		11:04
	11:45		11:54
	12:14		12:21
	13:14		13:14
	13:30		13:30
	13:54		14:01
	16:31		16:37
	16:57		17:06
	18:44		18:52
	17:14		17:42
	17:43		18:11
	18:11		18:41
	18:43		19:12
	19:13		19:41
	19:42		20:11
	20:12		20:42
	20:44		21:22

À savoir : Correspondances garanties avec la ligne 19 à l'arrêt Georges Claude sur le quai 1 (sauf aires de circulation).

Amplitude : Du lundi au samedi de 5h30 – 21h20

Fréquence : 37' en moyenne (30' Heure de pointe Matin et soirée, 1h en heure creuse)

Offre weekend : Oui, le samedi

A noter, initialement, cette destination était proposée selon deux modes de transports différents desservant pour l'un (ligne régulière) uniquement la ville de Poincy, pour l'autre en TAD uniquement la Zone industrielle, un choix illisible pour les usagers. Le regroupement en une seule ligne de TAD a permis de « booster » la fréquentation et de simplifier la lecture de l'offre.

Remarques collectées par l'opérateur Transdev

- ⇒ Le TAD ne circule pas entre 12h30 et 13h afin de changer de conducteur
- ⇒ 1 véhicule (bus) dédié au TAD.

Comparaison n'est pas raison mais ...

Le **TàD Poincy** dessert non seulement le village de Poincy, mais également sa zone industrielle. L'offre est attractive, utile, accessible : grande amplitude, fréquence adaptée. Ce TàD a déjà fait l'objet d'une adaptation. La recette de son succès est multiple, lié principalement à un service « sur-mesure » et aux entreprises volontaires qui contribue à la réussite de l'offre.

Beaucoup d'usagers se rendant à leur travail (zone industrielle de Poincy) ne possèdent pas de véhicule personnel. Cette situation est très différente de celles des villages desservis par les TAD de Meaux Est et Ouest dont le taux de motorisation reste très élevé. Ce qui s'explique facilement, ne pas avoir de voiture personnelle, vu l'absence d'offre de transport public digne de ce nom, signifie ne pas pouvoir se déplacer.

Il faut indiquer pour la desserte de la ZI de Poincy, la présence d'un public spécifique qui fréquente un Établissement et service d'accompagnement par le travail, la qualité du plan communication initial qui a accompagné le lancement de l'offre en concertation avec le milieu professionnel, tant ce TàD a également une vocation de desserte de zone d'activités : courrier aux entreprises, ateliers de formation dans les entreprises à l'usage de l'application de réservation, formation des conducteurs fidélisés à la ligne, ce qui leur permet de connaître leur clientèle et ses habitudes ...

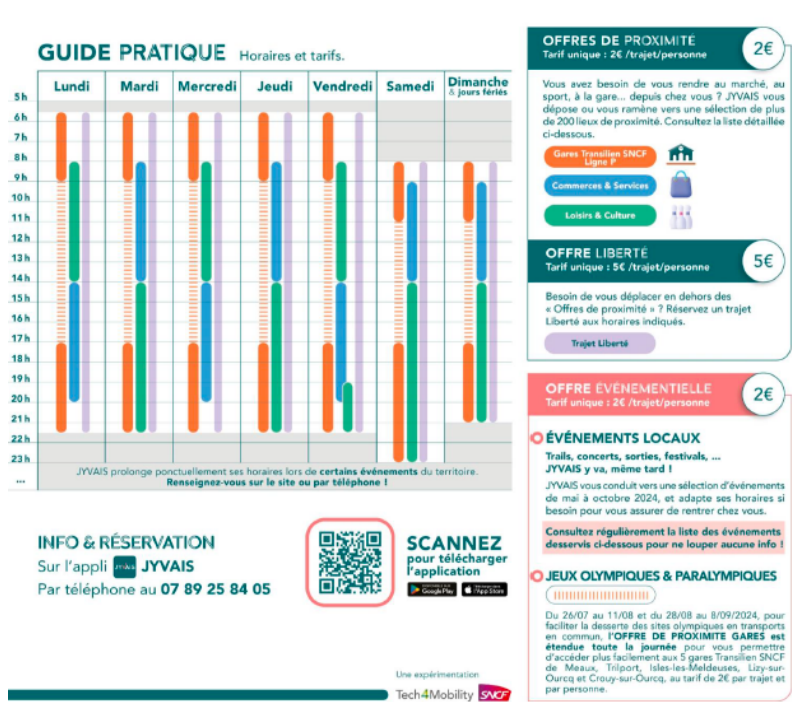
Les deux TAD Meaux Est et Ouest ont une amplitude plus que restrictive (de 9h30 à 16h30) qui limite d'autant leur attractivité, tant ces conditions de service sont inadaptées aux besoins des habitants.

Piste d'amélioration spécifique sur le TAD Est, l'extension de son périmètre à des villages voisins, ce qui permettrait d'arriver à une meilleure efficacité d'une offre en complémentarité des lignes

régulières et même dans certains cas en remplacement. Le passage en offre « full TAD » permettrait de rendre l'offre plus lisible, simple, compréhensible et attractive.

Point essentiel, il est indispensable d'intégrer nativement les offres TAD au Plan de transport du bassin de mobilité ou des bassins de vie afin de s'appuyer sur la réalité du territoire et les besoins des différents publics.

Expérimentation « J'YVAIS », TAD rural innovant



L'expérimentation menée par la SNCF sur les territoires de la CC du Pays de l'Ourcq et la CA du Pays de Meaux (territoire de près de 450 km²) avec l'autorisation d'Ile-de-France Mobilité et le soutien du département de Seine et Marne, s'est déroulée du 17 mai au 31 octobre 2024 lors des jeux olympiques et paralympiques.

Conçue par SNCF Tech4Mobility (voir l'annexe), elle visait à tester, y compris sur une période courte, des modes de transports destinés spécifiquement aux territoires peu denses.

Le retour d'expérience après seulement 6 mois d'exploitation test en conditions réelles, dont les deux mois d'été, est particulièrement intéressant. Les données collectées ont permis d'évaluer l'efficacité opérationnelle d'une offre construite sur mesure pour la ruralité et soulignent l'impact des innovations déployées par un TAD « porte à porte » et en mode zonal, calibré et « design-é » pour ne pas, à priori⁹, concurrencer l'offre d'Ile-de-France Mobilités.

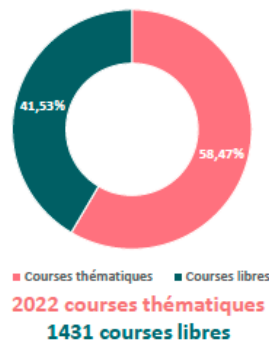
Il a connu au fil des semaines une forte progression, portée par un « bouche à oreille » très positif, soulignant son attractivité.

⁹ Sans préjugé de l'utilisation des différentes plateformes de réservation par les usagers. C'est la limite de l'exercice.

Les 4 piliers d'innovation de l'expérience selon la SNCF

- 1) **Offre « évènementielle »** : Desserte éphémère d'évènements locaux afin de permettre aux habitants des espaces peu denses de s'y rendre. A souligner l'importance du rabattement vers les 5 gares de la ligne P ;
- 2) **Algorithme facilitant le groupage pour les territoires peu denses et évitant toute concurrence** avec les dessertes proposées par IDF mobilités ;
- 3) **Accessibilité universelle du service** : Réservation par internet ou téléphone, paiement par CB sur l'application ou auprès des conducteurs (CB ou espèces) ;
- 4) **Tarification différenciée** : Un design de services hebdomadaires composé d'un panel d'offres thématiques déterminant un niveau tarifaire (gares de destination, loisirs, accès aux commerces et services, évènements notamment liés aux JO ou JOP) avec pour objectif une augmentation du groupage des courses ;

Répartition de la tarification du service

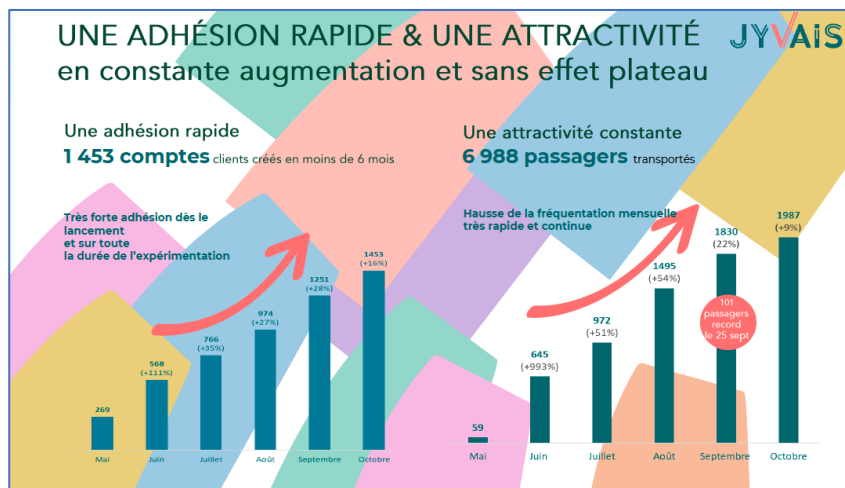
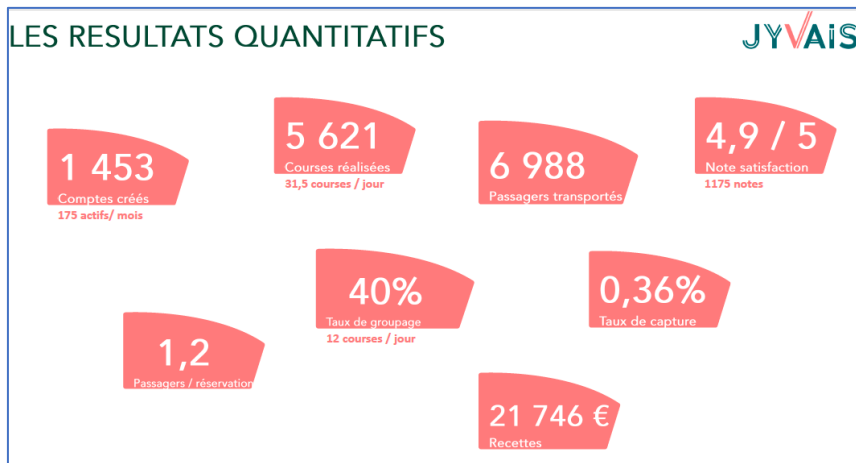


Évaluation

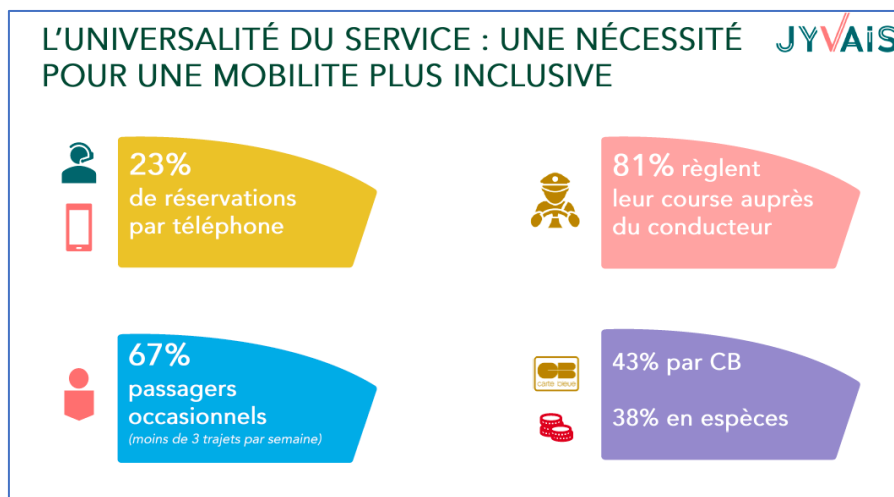
Il faut rappeler et souligner les difficultés inhérentes au lancement d'un plan de communication d'envergure portant sur une offre de mobilités éphémère, au concept disruptif (TAD innovant), sur deux territoires voisins mais différents, et tout cela en période estivale. Il faut également noter une tarification hors abonnements IDFM, qui nécessite donc un paiement supplémentaire même pour les détenteurs du Pass Navigo.

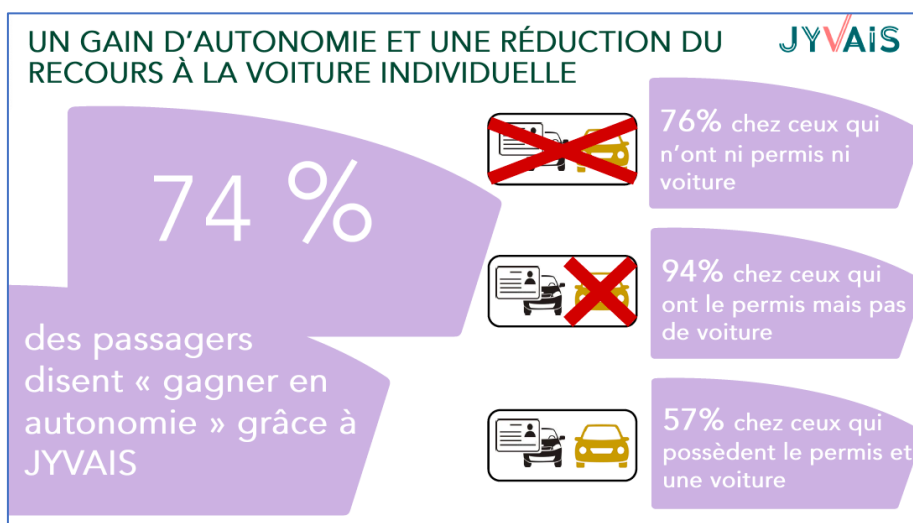
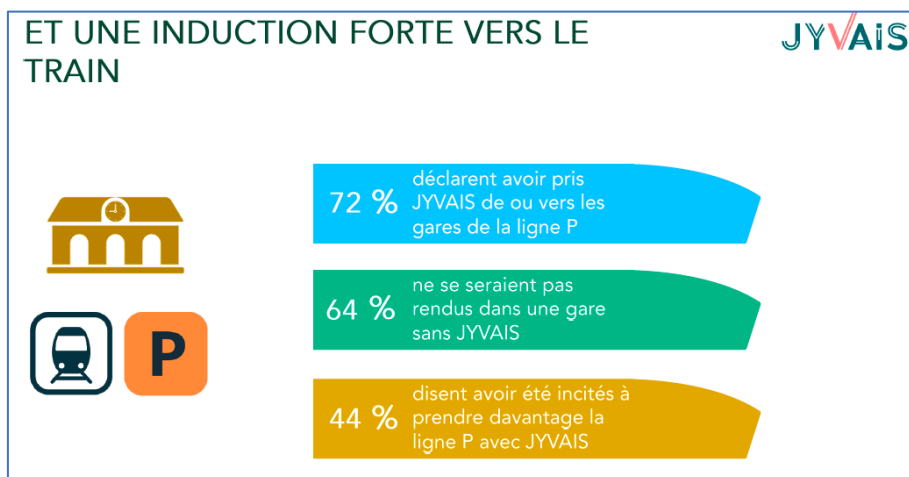
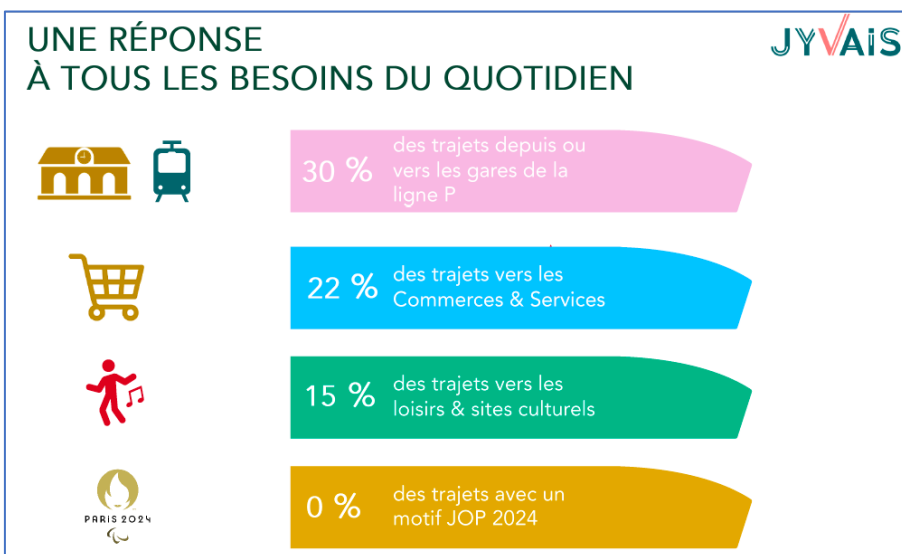
Autant de contraintes qui se transforment en freins et qui ont forcément nuit à la performance globale de l'expérimentation. La forte progression de cette fréquentation, tout au long de la période d'expérimentation, notamment sur les dernières semaines (à partir de septembre) souligne malgré tout l'attractivité de l'offre proposée. Il faut indiquer la forte mobilisation de la CC du Pays de l'Ourcq pour faire connaître ce service auprès des habitants de leur communes.

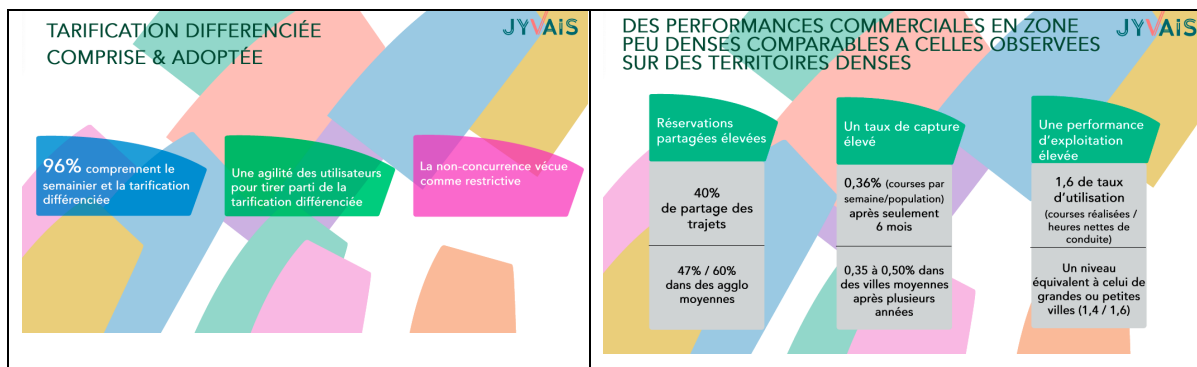
LES RESULTATS QUANTITATIFS



LES RESULTATS QUALITATIFS







Autres éléments collectés

- ⇒ **2/3 des usagers sont des femmes**¹⁰
- ⇒ **+ de 30% de moins de 25 ans, + de 50 % de moins de 55 ans.** JYVAIS transporte une typologie de personnes représentative de la population moyenne du territoire.
- ⇒ **2/3 des utilisateurs n'ont pas de permis ou de véhicule** au sein de leur foyer. JYVAIS contribue à désenclaver le territoire pour les personnes « assignées à résidence ».
- ⇒ **Trajets réalisés en cumul** : Près de 3 500 trajets effectués en 5 mois. Une forte adhésion, dès les premières semaines, confirmée par une augmentation constante des courses. Leur typologie reflète une fréquentation plutôt en semaine **avec un pic entre 13h30/15h**.
- ⇒ **Fréquences d'utilisation par types d'utilisateurs** : Une fidélisation progressant fortement au fil des mois. Des utilisateurs majoritairement ponctuels.

Conçue en complémentarité et non en concurrence avec l'offre « institutionnelle », JYVAIS n'a pas bénéficié, en principe, du report des transports « captifs » pendulaires. La performance réalisée, très intéressante et riche en enseignements a contribué à améliorer l'autonomie dans leurs déplacements du quotidien des habitants des espaces ruraux et péri urbains concernés.

RESERVATIONS & PAIEMENTS

- Modes de réservation : un usager sur 4 utilise le canal téléphonique pour réserver.
- Modes de paiement : 51% des paiements en ESPECES auprès des conducteurs.

LES ORIGINES / DESTINATIONS

- ORIGINES et destinations des trajets : Meaux et Lizy sur Ourcq concentrent plus du tiers des O/D, 2/3 des OD concernent des communes à faible densité et dispersées (36 communes à moins de 5%).
- Cas spécifique d'Armentières en Brie (présence d'une communauté au Domaine du Vignois)

¹⁰ A pondérer, l'offre est en mode « porte à porte » et il faut relever un biais au niveau de l'indicateur : présence d'une communauté dont les membres ont beaucoup utilisé l'offre proposée

- Les 3 lieux les plus demandés en Origine sont les gares de Meaux et de Triport et Le Domaine de Vignois à Armentières en brie, puis la gare de Lizy sur Ourcq.

Principaux enseignements (pour la SNCF)

28% réservent par la centrale d'appels

36% ont connu JYVAIS par le bouche-à-oreille

Usagers

- 38% ont partagé plus de 3 fois un trajet avec d'autres utilisateurs
- 70% ne sont pas dérangés par le fait de partager leur trajet
- 54% utilisent JYVAIS au minimum 2 fois par semaine

Inter modalité avec la ligne P du transilien

- 44% disent avoir été incités à prendre davantage la ligne P avec JYVAIS (réponses questionnaires utilisateurs)
- 71% ont utilisé JYVAIS pour voyager depuis / vers une gare
- 44% ne se seraient pas rendus dans une gare sans JYVAIS
- 70% des personnes n'avaient pas le permis de conduire ou ne possédaient de voiture. La cible des « assignés à résidence » a été atteinte. A noter 30% des usagers de JYVAIS détenteurs d'une voiture, l'ont laissé au garage.
- L'accessibilité universelle du service est importante : 25% des réservations ont été faites par téléphone et 80% des paiements effectués directement auprès des conducteurs, la moitié des paiements en espèces. Ce qui atteste qu'une solution 100% numérique écarte certaines personnes de l'accès à la mobilité.
- 72% des trajets avaient pour O ou D une gare, 44% des utilisateurs déclarant que sans la solution JYVAIS ils ne s'y seraient pas rendu, ce qui souligne la dimension multimodale de l'offre JYVAIS

Quelques pistes d'exploration

Il faut demeurer vigilant et surtout ne pas comparer les résultats de l'offre telle que proposée sur le Pays de Meaux (TàD Meaux Est et Ouest) à celle de l'expérimentation JYVAIS.

Si l'une répond à des figures imposées très contraintes et restrictives pour les raisons indiquées précédemment, l'autre fait plutôt référence à un programme libre qui dans le cadre de l'expérimentation a disposé de moyens logistiques différents.

Soulignons quelques points de différence notables entre ces deux offres. JYVAIS proposant :

- Un service « porte à porte », au lieu de la desserte via les arrêts bus validés par IDF mobilités dans le TàD en place ;
- Une liaison directe Origine / Destination sans rupture de charge ;
- Une tarification très concurrentielle, dans laquelle il faut intégrer « l'adaptation » de certaines demandes d'usagers leur permettant de bénéficier du tarif le plus économique ;
- L'accessibilité universelle du service (réservation, paiement, arrêts ...) ;
- Une offre en mini bus, alors que sur le pays de l'Ourcq le TàD s'effectue essentiellement en bus ;
- Une plateforme de réservation semble-t-il bien plus agile et performante (définition des trajets et performance des taux de groupage) que celle proposée par IDF mobilités ;

Enfin et surtout, ne pas oublier la partie immergée de l'iceberg, qui ne se voit pas mais est essentielle et qui mérite que l'on s'y intéresse de plus près, le très gros travail amont qui a précédé le design de l'offre de la SNCF.

C'est certainement une des clés de la réussite de l'expérimentation (définition du produit, packaging et prototypage du profil de l'offre) compte tenu de sa durée éphémère intégrant juillet et aout. Elle a exigé un diagnostic territorial très fin intégrant une analyse sociologique poussée.

Vis-à-vis du contexte local

Le contexte du Pays de Meaux n'est pas exceptionnel, il reflète, peu ou prou, le retard pris par l'Ile-de-France par rapport à d'autres régions du pays dans le domaine des TàD.

Cette situation demeure assez compréhensible, compte tenu de l'évolution des politiques de mobilités au fil des décennies et du manque d'investissement général du pays dans les mobilités jugées « alternatives » jusqu'à la loi LOM. La desserte des zones rurales ne constituait pas jusque-là, il faut le dire, une priorité, contrairement à la logique infra et « mass transit pendulaire » et non inclusive de la doxa en matière de mobilités, notamment en Ile-de-France. L'innovation était

plutôt dirigée vers les gros systèmes et l'infra que dans les micro mobilités ou les solutions alternatives.

Irriguer avec équité tous les territoires, grâce à des écosystèmes de mobilités multimodaux permettant de desservir finement les zones peu denses jusqu'au premier et au dernier kilomètre, exige qu'élus, acteurs institutionnels et autorités organisatrices entament une véritable révolution copernicienne, pour sortir du « tout infrastructure » et entrer enfin dans une vision systémique et inclusive des mobilités afin d'éviter toute assignation à résidence. C'est un des objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019.

Soulignons la dimension assez « subversive » et malicieuse de la « base line » du service proposé par la SNCF : **JYVAIS ... « là où les transports ne vont pas »** qui souligne l'ambition de l'expérimentation : desservir des territoires jusque-là oubliés des mobilités publiques au quotidien.

Cinq dimensions font, selon moi, défaut au modèle de TAD, tel que proposé aujourd'hui à nos territoires par IDF mobilités:

- 1) **L'absence de diagnostic territorial.** C'est un passage pourtant incontournable pour permettre d'obtenir la meilleure adéquation entre offre et demande en mobilités (les besoins des habitants). Le modèle francilien « Top down » prévalant jusque-là sur une approche «bottom up » pourtant bien plus adaptée, non seulement aux espaces moins denses mais à toute contextualisation. Un préalable indispensable au déploiement d'un éco système de mobilités efficient, à 360°, sur chaque bassin de vie quel que soit ses spécificités ;
- 2) **L'utilité du service proposé.** Une idée simple, voir simpliste : pour qu'un TAD soit utilisé, encore faut-il qu'il soit utile à ses usagers tant sur l'aller que le retour. La question de la communication se pose bien après. En matière de mobilités quotidienne il ne peut y avoir d'aller simple ;
- 3) **L'ouverture de l'offre de service.** Aujourd'hui trop cloisonnée. Elle ne mêle pas les différents publics d'usagers, vivant parfois selon des temporalités différentes, n'intègre pas certains villages, à proximité immédiate (TAD Meaux Est) ou les autres vecteurs de mobilité) ;
- 4) **La qualité de la digitalisation : application et plateforme électronique.** Comparativement à l'agilité et la souplesse de l'application JYVAIS (d'après les remontées des utilisateurs), celle proposée par IDF mobilités semble avoir de larges marges de progression : pré

réservation, flexibilité, algorithmes de groupage (voir après), intégration du TAD dans les recherches d'itinéraires classique, ou, à minima, intégration des moyens de rabattement vers un TAD dans l'application dédiée ;

- 5) **Packagé une offre dédiée au TàD.** La nécessité de réutiliser des moyens existants peut être effectivement un frein au développement de l'attractivité et de l'efficacité du service. Il faut souligner l'importance de paramètres comme l'appellation de l'offre, la livraison des véhicules, la lisibilité de la promesse et son fléchage dans les plateformes multimodales, qui constituent autant d'atouts ;

Si la situation actuelle n'est due à une volonté délibérée de « brider » ce mode de transport en le rendant peu performant et attractif car destiné aux espaces peu denses ; le modèle actuel tel que proposé par IDF mobilités illustre une injonction quelque peu contradictoire relative au TAD et très répandue : « surtout ne pas trop bien fonctionner, pour ne pas devenir trop coûteux ».

On note que l'opérateur, sanctionné financièrement s'il n'atteint pas les objectifs fixés par IDF mobilités n'a aucun intérêt à brider l'offre, bien au contraire.

Incidence de la LOM

La Loi d'Orientation des Mobilités (2019) a fait de la lutte contre les « zones blanches de mobilité » un enjeu de l'action publique qui souligne l'importance de piloter des stratégies à l'échelle de tous les territoires composant un « bassin de mobilité ».

La mise en place de TAD permet d'éviter les « zones blanches » non desservies par les transports en commun habituellement et de constituer une offre adaptée aux milieux non denses.

La LOM va encore plus loin et incite les élus à penser la mobilité à l'échelle des « bassins de vie », au-delà des frontières administratives des EPCI. Regrouper des projets de TAD, comme dans le cadre de cette expérimentation sur les territoires du Pays de l'Ourcq et du Pays de Meaux (périmètre retenu par IDF mobilités dans le cadre de sa DSP), avec pour lien fédérateur une même ligne ferroviaire, ouvre effectivement de nouvelles perspectives, y compris d'optimisation et de consolidation d'offre, enrichit l'offre multimodale des deux intercommunalités et peut favoriser des économies d'échelle.

Le TAD, à la croisée des chemins ?

Au regard des besoins des usagers, de l'évolution technologique et numérique, de la nécessité de déployer des offres de mobilités inclusives pour tous les territoires et proposer de véritables alternatives à la voiture individuelle, les modes de transport à la demande apparaissent aujourd'hui comme une véritable opportunité

Pour des territoires non denses jusque-là éloignés des mobilités inclusives,

- ⇒ De plus en plus de franciliens, auparavant urbains, vivent aujourd'hui dans les espaces périurbains ou ruraux de la grande couronne qui connaissent une poussée démographique continue (loi SRU, gentrification des centres villes et déplacement des habitants ...);
- ⇒ Vieillesse de la population. Le TAD participe au maintien à domicile des personnes âgées et à la survie des bourgs ruraux dans certaines régions, contribuant ainsi à prolonger l'autonomie résidentielle ;
- ⇒ Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'usage de la voiture individuelle là où elle demeure pour l'instant toujours incontournable ;
- ⇒ Limiter les contraintes croissantes liées à l'utilisation d'une voiture pour se rendre en milieu des centres-villes urbains (stationnement, ZFE ...);
- ⇒ L'émergence de la « data mobilités » et de l'IA appliquée à ce domaine, le développement de la démarche Ux (approche usagers) ouvrent de nouvelles perspectives d'amélioration de l'efficacité du service et de la maîtrise de ces coûts comme de son accessibilité ;

Pour des déplacements thématiques non couverts par les réseaux structurants

- ⇒ Pour des besoins liés à la santé (Familles de malades, rendez-vous à l'hôpital). Pour illustrer le propos rappelons que, pour nos territoires, le Grand Hôpital de l'Est Parisien compte quatre établissements différents : les centres hospitaliers de Coulommiers, de Meaux, et de Marne-la-Vallée et celui gériatrique de Jouarre), ou toute autre thématique spécifique ;

Le taux de fréquentation, ratio clé « incontournable » à nuancer et pondérer :

Il dépend principalement de la capacité des opérateurs à développer une offre souple, flexible, agile et adaptée pour être attractive et fidéliser ainsi ses usagers cibles. Si le TAD est moins « prévisible » que l'offre bus traditionnelle, il ouvre également un large champ de perspectives qui lui permettent de s'adapter à beaucoup de territoires et types de demande.

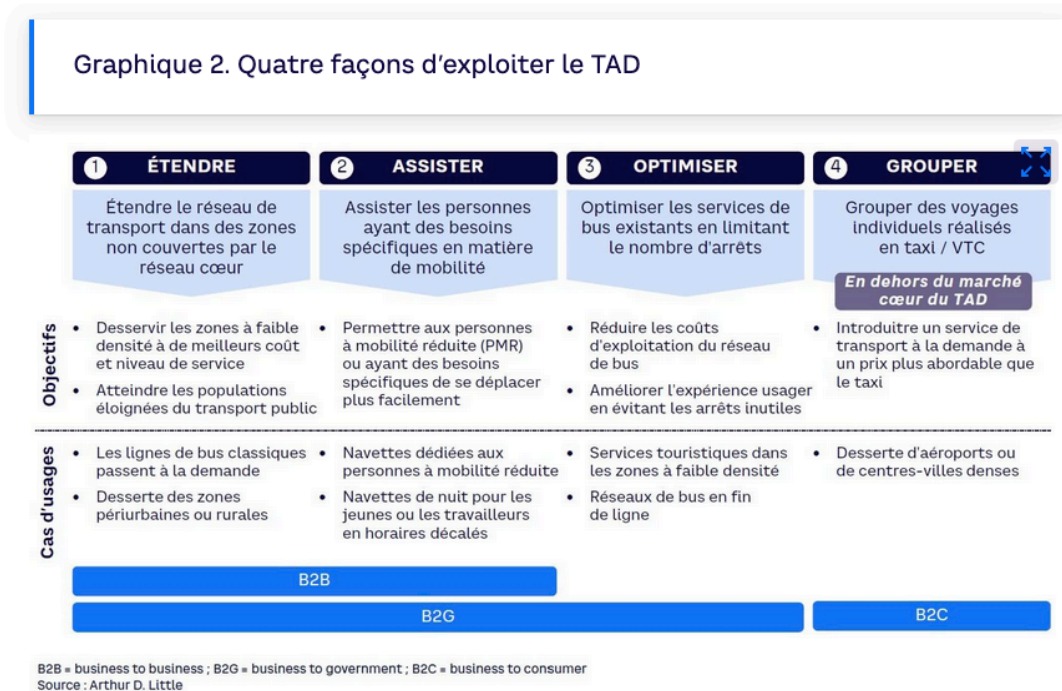
L'indicateur de rentabilité référence, le « volume des usagers transportés », s'il peut être effectivement utilisé pour le TàD, se doit d'être pondéré par trois items :

1. La densité de la zone desservie ;
2. La spécificité de la demande (offre de nuit, de weekend, destinations thématiques comme l'offre hospitalière par exemple ...)
3. L'utilité « sociale » : mieux desservir des territoires qui ne le sont pas assez.

Parlons coûts

Comme tout type de transport (offre ferrées, lignes régulières de bus ...) le TàD n'est pas « rentable » et son modèle économique intègre inévitablement des subventions, point commun partagé avec l'ensemble des modes de transports publics : celui d'être déficitaire. Cependant, l'image d'un modèle coûteux largement subventionné doit être considérablement nuancé.

Il peut même être piste d'économies : utilisation de minibus, conducteurs ayant le permis B, pas besoin d'infrastructures spécifiques (quais ...), problématiques de stationnement limitées ... Dans certains cas la transformation d'une ligne de transport régulière pas assez fréquenté en TAD peut consolider le modèle économique du réseau.



<https://www.adlittle.com/fr-fr/node/24503>

Attention à certains biais liés à l'évaluation de la performance

Compte tenu du nombre limité de réseaux déployés en Ile-de-France dans le cadre d'une offre globale et multimodale, les opérateurs manquent véritablement de recul et de retours sur

expérience pour maîtriser des pistes d'optimisation logistiques et financières, contrairement aux réseaux de bus. Depuis des années, les AOP et les opérateurs ont développé toute une batterie d'indicateurs qui leur permettent d'évaluer avec précision l'efficacité de chaque ligne et de « traquer » les pistes éventuelles d'économie. C'est à cette aune qu'il est bon relativiser la défiance des gestionnaires de réseau classiques vis-à-vis de ce que nous devons considérer comme un nouveau mode de mobilité.

Il convient également de souligner le changement de paradigme entre l'approche *ante* « au voyageur de s'adapter et d'arriver comme il peut à la gare » et celle d'aujourd'hui développée en suivant la démarche Ux privilégiant l'approche « usagers », que nous devons adopter afin d'éviter toute discrimination et déployer des mobilités réellement inclusives, pour tous et partout.

Au regard de l'évolution technologique comme celle des plateformes numériques, il est indispensable de faire évoluer les réseaux de TàD en place afin de les rendre, au fil de leur exploitation, plus efficaces, utiles et accessibles à leurs usagers. Ambition qui nécessite, au niveau de chaque AOM d'être plus agile et réactive en privilégiant une démarche « bottom up » et de s'affranchir du modèle « top down » descendant, encore dominant, inadapté aux réalités des territoires comme aux usages et modes de vie des habitants.

En matière de TàD, un des ratios clés à privilégier est bien celui du taux de groupage. Il fait référence à la fréquence à laquelle des passagers partagent un itinéraire commun dans un même véhicule. Plus il est élevé, plus le service est efficace et efficient au niveau de son modèle économique.

Il peut être opportun dans le cas de TàD thématiques ou qui desservent, dans une logique de rabattement, plusieurs périmètres d'ECPI couverts par des DSP différentes, d'ouvrir la porte à des appels d'offres, hors DSP, afin de faire évoluer l'offre si besoin.

Il est indispensable, l'expérimentation JYVAIS l'a souligné, de créer effectivement les conditions permettant de challenger le modèle, afin d'encourager l'innovation et l'émulation entre différentes propositions de service (du terrain à la plateforme numérique), afin d'aboutir à une plus grande efficacité de l'offre au profit de l'intérêt général.

La pertinence d'un scénario revisitant le périmètre des DSP, qui se doivent d'être évidemment très cadrées, afin d'ouvrir le marché à la concurrence sur certains services liés aux mobilités, à la condition qu'ils s'intègrent à l'éco système général, peut être débattu.

Deux enjeux essentiels et porteurs

Développer une approche résolument usagers (Ux)

Répondre aux besoins des usagers

Pour que l'offre de TAD soit identifiée par les usagers, deux pré requis minimum sont indispensables : qu'elle réponde à leurs besoins et qu'ils la connaissent.

La construction de l'offre nécessite le préalable de mener un diagnostic global des mobilités d'un territoire donné afin d'aboutir à un plan de transport global, en résonance avec les besoins du bassin de mobilités ou de vie de ses habitants, surtout de ceux vivant dans les espaces ruraux ou péri urbains : données démographiques, habitudes de déplacement, solutions multimodales locales, attentes exprimées par les élus locaux ...

C'est dans ce cadre que le déploiement d'un mode de TAD se doit d'être explorée. Limiter cette réflexion à une seule typologie opérationnelle (en ligne virtuelle, zonal, convergent / divergent, axial) limite d'autant le champ des possibles. La phase de diagnostic amène d'ailleurs très fréquemment l'opérateur à apporter une réponse hybride, agile, souple, permettant de s'adapter aux contraintes comme aux opportunités d'un territoire afin d'optimiser l'offre de mobilité globale et l'intermodalité du bassin de vie.

Simplifier le parcours de l'utilisateur.

Proposer une accessibilité universelle à la mobilité grâce au déploiement d'une solution omnicanal utilisant téléphone et digital pour réserver, faciliter et autoriser différents modes de paiement ou autoriser la demande d'arrêts directement auprès du chauffeur améliorent d'autant l'expérience utilisateur, élargit le champ des publics cibles et augmente l'usage et la portée du service proposé.

Le maintien d'une médiation et d'un contact humain constitue une dimension qui reste importante pour beaucoup d'usagers et qui permet de mieux prendre en compte la diversité des publics souhaitant utiliser le service de TAD.

Rendre l'offre la plus visible possible

Le TAD en tant que tel ne dispose pas d'arrêt physique ou d'infrastructure dédiée. Aussi il est important pour mieux le faire connaître, de bien communiquer et de rendre le plus visible possible l'offre proposée : dénomination du service, livrée des véhicules, signalétique dans les pôles multimodaux ...

Rendre l'offre plus lisible, claire, attractive et compréhensible constitue un atout essentiel qui passe par le déploiement de toute une batterie d'actions permettant de multiplier les points de contact et de toucher le maximum de publics cibles.

Au regard du ressenti actuel, il peut être opportun de « casser l'image du TAD ». Effectivement la représentation que les élus et usagers en ont actuellement n'est pas forcément positive, compte tenu des conditions actuelles de son déploiement sur le terrain.

Il convient de réhabiliter le TàD à partir de ses avantages comparatifs, de sa souplesse, afin de provoquer un changement de regard sur ce qui potentiellement doit devenir une véritable opportunité pour les territoires les moins denses.

S'appuyer sur le dividende numérique

Exploiter au mieux la data

Avec le développement de l'IA, la collecte et l'analyse des données deviennent un élément déterminant pour optimiser l'offre de transport, d'autant que les set datas collectés par l'AOM sont stratégiques. Cependant force est de constater que dans le domaine des TàD, les données collectées ne sont pas significatives tant le service n'est pas rendu réellement. D'autant qu'un des objectifs opérationnels importants est d'augmenter le taux de groupage en trouvant le meilleur compromis entre flexibilité attendue et pré réservation :

- Privilégier la pré-réservation favorise la réduction des coûts, si celle-ci est trop rigide (au niveau des délais proposés), elle nuit à la performance globale du service,
- Plus le délai de réservation est court et flexible, plus le service devient attractif mais sa rentabilité incertaine. Ce qui nécessite des calculs d'itinéraires plus complexes et une plateforme performante.

Cette recherche de compromis, peut amener à dégrader l'une ou l'autre promesse, en intervenant sur le temps de trajet, l'heure de départ ou d'arrivée, en proposant une offre avec une meilleure fréquence ...

Aussi, autant agir avec discernement sur différents curseurs : délais de plus ou moins 15 minutes par rapport à l'horaire de réservation demandé par l'utilisateur afin de favoriser les groupements, coefficient multiplicateur au temps de trajet de base, permettant d'augmenter la durée théorique du trajet et favoriser la mutualisation des usages ...

Le développement de l'IA et du Big data permettront, d'ici peu, le développement de modèles prédictifs, anticipant la demande et raccourcissant les délais de réservation.

Design et accessibilité

La qualité de l'application de pré réservation comme de calcul d'optimisation des trajets est cruciale comme son intégration dans un MaaS global (encore faut-il que celui-ci soit performant et conçu by design usagers).

Autant nous avons des retours très positifs de la plateforme utilisée lors de l'expérimentation JYVAIS, autant ceux concernant celle proposée par IDF mobilités sont plus réservés, voir critiques, y compris de professionnels de la mobilité. A priori, et c'est heureux, la marge de progression est très grande concernant le design, le calcul et l'optimisation des trajets finaux selon les différentes pré-réservations, notamment s'il faut un jour intégrer comme métrique dans le scénario d'un rabattement gare , les horaires des trains, sans oublier la nécessité d'optimiser le taux de groupage ... Mener un benchmarking en ce domaine ne serait à priori pas inutile.

La géolocalisation, la présence de tablettes connectées constituent également autant d'éléments qui enrichissent l'expérience utilisateur et l'efficacité du service proposé, facilitant le suivi en temps réel de l'offre.

Si des programmes de fidélisation peuvent également inciter les usagers à utiliser plus fréquemment le TAD, il faut cependant rester vigilant et prendre des mesures préventives devant la prolifération de certaines dérives (multiplication des annulations tardives ...).

Le TAD élément d'un bouquet de mobilités multimodales

Intégré au plan de mobilités global et multimodal d'un territoire, le transport à la demande devient une simple composante d'une offre qui se doit de répondre aux besoins de tous ses usagers y compris ceux vivant dans les espaces les moins denses et n'oubliant pas de traiter le premier et le dernier kilomètre.

Lorsqu'il est efficient, le TAD ouvre effectivement de nouveaux droits à la mobilité inclusive et incarne, si le service est réellement attractif, une réelle alternative à la voiture individuelle, notamment dans des zones totalement dépendantes de l'automobile.

Dans ce cadre, il contribue au report modal et doit être considéré comme une des briques d'un continuum de solutions de services de mobilité comprenant les transports en commun classiques (ferrés ou/et bus), le TAD, le taxi, le VTC, l'autopartage et le covoiturage et les différents hubs déployés sur le territoire.

C'est en effet l'ensemble de la chaîne de déplacements, sa cohérence et sa fluidité qui fait sens, encore faut-il qu'elle n'oublie aucun territoire pour être réellement inclusive.

L'attractivité globale du réseau vient de la complémentarité des modes de transport et du traitement des ruptures de charge (TAD / hub routier ou TAD / gare) au travers de la qualité de leur articulation : synchronisation des horaires, correspondances, rabattement vers l'offres de TC afin de favoriser les déplacements intermodaux.

Paramètre clé à intégrer dans la conception des algorithmes des plateformes de TAD, l'ajustement entre les horaires de desserte et les départs des trains ou des bus, tout en gardant la flexibilité et la souplesse de ce mode de transport.

Au regard de la tension sur les coûts de l'énergie, des contraintes croissantes liées à l'utilisation d'une voiture particulière en milieu urbain (ZFE, hausse du coût d'usage automobile, stationnement...), le TAD sur les territoires non desservis par des lignes régulières suffisamment cadencées et attractives devient une véritable alternative et facilite le report modal des usagers vers un mode de mobilités, pour certaines destinations, moins dépendant de la voiture.

Il est particulièrement adapté également aux personnes n'ayant pas les moyens de posséder un véhicule ou ne pouvant conduire (personnes âgées, à mobilité réduite, enfants ou adolescents, pas de permis de conduire ...), cela s'est encore vérifié dans l'expérimentation JYVAIS, 2/3 des utilisateurs n'ayant ni voiture ou permis, ou encore dans le TAD Meaux Ouest avec l'utilisation par les lycéens de cette opportunité.

D'autant que dans la galaxie des modes de TAD d'autres mutualisations sur certains territoires eu égard au vieillissement de la population pourraient être sans doute envisageables dans le futur selon l'évolution de certaines règles afin d'accompagner le vieillissement croissant de la population : PMR et TàD publics (véhicules mixtes et personnels formés),

Propositions ...

Pour donner suite à ces retours d'expériences, comme à certains éléments de cette note, je propose de consolider le déploiement des TàD sur le Pays de Meaux.

Il apparaît opportun d'améliorer l'expérience usager en apportant des réponses concrètes aux attentes exprimées, en corrigeant notamment certains dysfonctionnements constatés sur le terrain, mais de créer également un nouveau TàD qui prolonge l'expérimentation JYVAIS sur les territoires du Pays de l'Ourcq et du Pays de Meaux.

Ces mesures permettraient de mieux explorer le potentiel du TàD en phase opérationnelle et en exploitation pour les territoires les moins denses, d'enrichir la connaissance d'Ile-de-France Mobilités sur ce mode de transport grâce à ces retours d'expérience, de contribuer, tout à la fois à l'amélioration de l'efficacité de ce mode de mobilités (notamment au niveau de la plateforme digitale) mais aussi à la consolidation de son modèle économique.

Afin de privilégier une approche permettant de mieux maîtriser coûts et logistique et d'adapter ces offres à une vision systémique et multimodale d'un réseau irriguant les bassins de mobilités ou de vie, il ne semble pas opportun de retenir le mode « porte à porte » choisi pour l'expérimentation JYVAIS, mais de réfléchir à une proposition de point d'arrêts plus étendue qu'actuellement. Il conviendrait de concevoir le design de l'offre dans une logique multimodale et de rabattement vers les gares en intégrant dans le modèle numérique de réservation et d'élaboration des trajets, les différents horaires des trains.

Concernant les 2 TAD Meaux Est et Ouest.

Il serait particulièrement bienvenu sur le bassin de mobilités du Pays de Meaux, d'effectuer une relecture de l'offre entre IDF mobilités, l'opérateur, l'agglomération et les élus afin de la faire évoluer et de lui permettre de rencontrer son public :

1. Élargir l'amplitude (Heures de pointe du Matin et du Soir)
2. Proposer une offre weekend (le samedi) sans Heure de Pointe
3. Simplifier l'offre : la rendre full TAD

Pour TAD Meaux Est

4. Élargir le périmètre à des villages voisins

Création d'un TAD entre Armentières / Germigny et rabattement vers la gare de Trilport

Il apparaîtrait cohérent et bienvenu, afin de donner suite à l'expérimentation JYVAIS, vu les résultats très positifs enregistrés, et de répondre aux attentes des habitants et à leurs besoins, de déployer un TAD entre Armentières et Germigny l'Evêque, en prolongement de l'étude actuellement mené par IDF mobilités sur la desserte de ces deux communes.

Élément intéressant : ces deux communes font parties de deux ECPI distincts (CC Pays de l'Ourcq et CA Pays de Meaux) mais font toutefois partie de la même DSP.

Dans ce cadre, il conviendrait de privilégier une logique de rabattement vers la ligne P et plus particulièrement la gare de Trilport (possibilités de prendre les directs en direction de Paris Est) en tenant compte des horaires des trains et d'organiser le design de l'offre entre IDF mobilités, l'opérateur, l'agglomération et les élus des deux intercommunalités.

1. Partir d'un bassin de vie comprenant deux intercommunalités
2. Privilégier une logique de rabattement vers une offre ferrée (ici la gare de Trilport) et en tenir compte dans la planification des pré-réservations
3. Proposer une amplitude comprenant les HP matin et soir
4. Proposer une offre de weekend

Annexes

Expérimentation JYVAIS,

Expérimentation de transport à la demande zonale / porte à porte testée en Pays de Meaux et Pays de l'Ourcq, de mai à novembre 2024. Lauréat de l'AMI TENMOD 2022, labellisée France Mobilités, subventionnée par l'ADEME, avec l'autorisation d'Ile-de-France Mobilité, afin de tester une solution de transport à la demande innovante, conçue par SNCF Tech4Mobility spécifiquement destinée aux territoires peu denses, avec la collaboration de VIA pour la plateforme de réservation

Parties prenantes de l'expérimentation : Ile-de-France Mobilités, cellule France Mobilités Ile-de-France, Département de la Seine-et-Marne, CC du Pays de l'Ourcq, CA du Pays de Meaux, Partenaires (Kisio, VIA, ViaBus, M'Créa), SNCF (Tech4Mobility, Transilien notamment).

Focus sur Tech4Mobility

Tech4Mobility est une entité de la Direction Technologies, Innovation et Projets Groupe de la SNCF. Véritable « accélérateur de technologies » elle adresse tous les sujets liés aux mobilités émergentes afin de tester, explorer, définir de nouveaux services de mobilités opérés par les activités irriguant l'ensemble du territoire afin de permettre d'offrir des alternatives performantes et attractives à la voiture individuelle.

Cet accélérateur travaille actuellement sur 7 projets complémentaires :

- Le Train innovant TELLi1, pour desservir les « petites lignes » connectées au réseau principal.
- Le train léger DRAISY, pour circuler sur des lignes rurales dédiées et desservir les petites gares connectées au réseau principal.
- Le système de navettes rail-route FLEXY, seconde vie aux lignes qui ne sont plus circulées.
- Le service de transport à la demande Ma course SNCF, pour développer de nouveaux concepts de mobilité collective connectée au train. C'est dans ce cadre que s'est déroulée l'expérimentation JYVAIS
- La PIOMA, pour préfigurer les services de transport collectif autonome sur des emprises reconverties.
- Les Stations rurales des mobilités, pour faciliter les solutions de mobilité partagées ou actives dans l'espace rural.

- Le camion multi-services itinérant ACTIMOB, pour renforcer l'accès aux commerces et services publics dans les communes rurales.

David Borot, Directeur Innovation nouvelles mobilités et Directeur de SNCF Tech4Mobility¹¹.

Laurent EISENMAN, SNCF Tech4Mobility Directeur du Programme « Nouveaux usages et services ruraux »

Focus sur Via

L'application numérique support à l'expérimentation JYVAIS a été portée par Via.

VIA a été fondée en 2012 pour donner suite au développement d'une application de transport à la demande connectant en temps réel plusieurs usagers allant dans la même direction afin qu'ils partagent un même véhicule.

La start-up new-yorkaise qui déploie des services de transport partagé à la demande dans les villes, se positionne sur l'élaboration de solutions digitales destinées à faciliter l'émergence de systèmes de transport plus flexibles et dynamiques, en s'adressant notamment sur les premiers et derniers kilomètres, le transport scolaire ou la desserte de hub de transport.

Elle a racheté il y a quelques mois Citymapper, récupéré ses 50 millions d'utilisateurs et une grande quantité de données acquises par la start-up britannique (en particulier en Europe) depuis sa création en 2012.

Clelia Schwing, Directrice Partenariats Europe de l'Ouest et du Sud de VIA,

¹¹ <https://www.groupe-sncf.com/fr/innovation/mobilite-territoires>