

## Les acteurs du transport de personnes à l'épreuve de l'intermodalité

PRECEPTA vient de publier une étude sous le titre :

« Transport de personnes et mobilités - Enjeux concurrentiels et perspectives stratégiques pour les acteurs »

Le modèle de mobilité centré autour de la voiture a vieilli, bien que le transport individuel (voitures particulières et deux-roues motorisés) truste encore aujourd'hui plus de 80% du trafic de passagers en France, loin devant le ferroviaire, l'autobus et l'aérien. La monomodalité a d'abord laissé place à la multimodalité, à savoir l'existence de plusieurs modes de transport entre différents lieux. Le mouvement de libéralisation du secteur, les tensions économiques et l'évolution des mentalités par rapport à l'usage de la voiture ne sont évidemment pas étrangers à l'essor des mobilités alternatives. Sans oublier la révolution digitale, qui bouleverse les habitudes des voyageurs en matière d'accès à l'information, tout en rendant le transport plus durable et plus intelligent. La multimodalité étant acquise, c'est maintenant l'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs solutions de transport au cours d'un même déplacement, qu'il s'agit de bâtir. Et pour relever ce défi stratégique, les opérateurs traditionnels du transport de personnes et les nouveaux entrants du numérique n'ont d'autre choix que de jouer collectif, de l'avis des experts de Precepta.

### Chronologie du transport de personnes et des mobilités

1945



#### Début du 'tout automobile'

Inauguration de la première autoroute de France en 1946, création du régime d'exploitation des concessions autoroutières en 1955...

1970



#### Premiers questionnements

Pic historique du nombre d'accidents et de morts sur les routes, double choc pétrolier...

1980



#### Essor des alternatives

Mise en service du premier TGV en 1981, signature du protocole de Kyoto en 1997...

2000



#### Emergence de la multimodalité

Arrivée des compagnies aériennes low cost, création de covoiturage.fr (devenu BlaBlaCar) en 2006, arrivée d'Uber et création d'Autolib' en 2011, loi Macron libéralisant l'autocar longue distance en 2015

2020

#### DEBUT DE L'INTERMODALITE ?

Source : Precepta

#### Collaborer pour innover

Pourtant, les opérateurs traditionnels du transport de personnes ne semblent pas prêts à adopter une vision plus collaborative de leur métier. Au contraire, ils ont plutôt misé sur des stratégies individuelles et défensives de préservation de rente. Jusqu'à constituer leurs propres systèmes de mobilité pour faire main

**basse sur la création de valeur, à l'image de la SNCF ou de Transdev. Leurs offres se sont même élargies** pour intégrer les solutions d'autopartage, de covoiturage, de VTC etc., tout en **s'appuyant sur de nouveaux services numériques**. Ainsi, Keolis a lancé en octobre 2015 l'application PlanBookTicket, qui permet d'organiser son parcours, d'acheter son titre de transport et de le valider sur smartphone.

En réalité, les opérateurs traditionnels sont sous pression et **leur réaction défensive ne sera pas efficace sur le long terme, estiment les experts de Precepta**. Chaque acteur est en effet tenté de développer son propre bouquet de services, sans se soucier d'harmonisation et de cohérence à l'échelle locale. Alors que les opérateurs traditionnels auraient tout à gagner à s'unir aux nouveaux entrants pour partager des ressources complémentaires et ouvrir leurs horizons stratégiques. **L'option collaborative permettrait, en outre, d'accélérer leur transition numérique grâce à la capacité des plateformes, telles que BlaBlaCar pour le covoiturage ou encore d'Uber pour le VTC, à fédérer une importante communauté de voyageurs et à leurs compétences en termes d'expérience utilisateur**. Sans oublier les bénéfices de la coopération pour créer des standards en matière de systèmes d'information, de partage des données de transport, voire de billettique. Quelques alliances stratégiques intéressantes voient ainsi le jour. Par exemple, Vinci et BlaBlaCar ont créé l'offre de télépéage « Temps Libres » en avril 2015, permettant aux utilisateurs de la plateforme de disposer de voies et même de places de parking réservées sur le réseau autoroutier.

**D'autant que la collaboration ne va pas à l'encontre des intérêts propres de chaque acteur si elle s'appuie sur des monopoles complémentaires**. Ainsi, le transport aérien est plébiscité sur les trajets longue distance, pour lesquels les passagers privilégient la vitesse, alors que le covoiturage présente d'importants avantages pour les trajets moyenne distance d'une clientèle jeune et urbaine. **La compétition reste en revanche possible entre des modes de transport concurrents pour un même trajet (bus, métro, tramway etc.)**.

## Deux scénarios sont envisagés

**A moyen terme, les experts de Precepta envisagent deux scénarios extrêmes sur l'avenir des services de mobilité et postulent que la réalité se situera entre les deux bornes. Le plus propice à la construction de l'intermodalité suppose une vision plus collaborative du métier s'accompagnant d'une harmonisation des systèmes d'offres**. Ainsi, les acteurs coordonnent leurs efforts à l'échelle locale, voire nationale, pour **constituer des solutions globales de mobilité et proposer aux voyageurs des trajets optimaux et « sans couture »**. Cette orientation stratégique s'appuie notamment sur un meilleur partage des données, qui favorise la création de nouveaux services, comme la billettique unique. Cela suppose également que les pouvoirs publics (Etat, régions, villes, etc.) se coordonnent pour impulser une vision plus collective de la mobilité.

Le deuxième scénario entérine en revanche **une intermodalité très modeste**, en raison de la juxtaposition non optimale des systèmes d'offre et de synergies limitées entre acteurs qui refusent toujours de partager leurs données comme l'illustre le conflit opposant la RATP à l'application de transports CityMapper. Les quelques alliances entre acteurs restent guidées par la défense d'intérêts personnels. **La mobilité y est toujours organisée en silos, sans véritable cohérence globale**. *In fine*, l'absence de coordination conduit à **une fracture de mobilité** entre espaces urbains bien desservis et territoires périphériques marginalisés. **Ce scénario favorise la constitution d'oligopoles ou de monopoles sur les différents segments de marché de la mobilité. Le voyageur choisit l'offre de transport la plus adaptée à son budget et à ses préférences**.

Auteur de l'étude : **Thibaud Brejon de Lavergnée**

### CONTACT PRESSE

[presse@xerfi.fr](mailto:presse@xerfi.fr)  
ou standard 01.53.21.81.51



[@GroupeXerfi](https://twitter.com/GroupeXerfi)