

Lancement des 30 ans du GART

Contexte et lancement

Le Gart fête ses 30 ans cette année. 30 ans, c'est l'entrée dans la maturité, l'heure d'un premier bilan, mais surtout le bon moment pour se projeter dans l'avenir, a fortiori quand cet avenir place les transports et les déplacements au cœur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Et quand cet anniversaire coïncide avec l'entrée dans la deuxième décennie du siècle, tout est réuni pour aller plus loin que les bonnes résolutions d'usage... Les vœux présentés le 12 janvier ont donc pris une autre dimension, un supplément d'âme. Comme l'a souligné Roland Ries, président du GART, on assiste aujourd'hui à une véritable prise de conscience. En France, le Grenelle a remis le transport public à l'honneur, et facilité le financement des projets de TCSP. Une priorité, car « nos métropoles sont à l'origine de 80% des rejets de CO₂ et à lui seul le secteur des transports, tous modes confondus, est le premier émetteur avec 34 % des rejets. Il y a donc urgence à revoir notre conception urbaine et la manière de parcourir la ville ».



Il faut donc travailler à la fois pour aujourd'hui et pour demain, adopter des mesures immédiatement efficaces et construire sur le long terme. Car, à l'image du sommet de Copenhague, les débats sur les questions énergétiques et environnementales débouchent sur peu de changements concrets. Roland Ries l'a relevé, « la périurbanisation de l'habitat et l'implantation des activités en périphéries se traduisent par l'allongement des distances parcourues par nos concitoyens. Construire la ville durable implique de réduire les distances des déplacements et de donner des alternatives à l'usage individuel de la voiture particulière ».

Pour ce faire, les autorités organisatrices doivent maîtriser l'ensemble des paramètres de la mobilité, de manière à proposer une « boîte à outils complète » en matière de déplacements. **Passer de la gestion des infrastructures de transport à l'organisation de la mobilité durable** : cette dynamique promue par le GART est largement partagée dans les autorités organisatrices. Il s'agit maintenant de transformer les principes en actes : « **Une véritable révolution** » que le président Ries est bien décidé à mener.

Colloque du 12 janvier 2010



Quelles mobilités pour quels citoyens ?

Le 12 janvier, le Gart organisait le premier colloque d'une série de rendez-vous programmés en 2010. Ces échanges entre experts, élus, techniciens et professionnels du secteur des transports et de la mobilité vont aborder les grandes problématiques que les autorités organisatrices devront résoudre dans les dix ans à venir. Si ces travaux se veulent bien autre

chose que les énièmes prises de paroles sur des sujets rebattus, il ne s'agit pas pour autant d'en attendre la révélation miraculeuse de solutions universelles.

L'objectif est d'ouvrir les débats, de susciter les participations, de faire place aux critiques constructives, aux propositions, aux expérimentations, voire même oser les élucubrations...

Balayer le champ des possibles pour mieux définir les hypothèses de l'avenir.

Pour lancer ce processus, il était nécessaire de planter le décor. Le colloque du 12 janvier a donc porté sur le cadre dans lequel s'inscrit l'action des autorités organisatrices, du global au local : sensibilité environnementale, conséquences de la crise financière, réforme territoriale, évolution des mobilités...

Sommaire

Climat/énergie

Bâtir un nouveau scénario de développement

par Pierre RADANNE

Une responsabilité planétaire en construction

L'action des collectivités locales est indispensable, mais indissociable du rôle des Etats

par Ronan DANTEC

Mieux articuler forme urbaine et politiques de mobilité

par Roland RIES

Redistribuer les cartes dans l'interurbain

par François GOULARD

Financements : des ressources à renouveler

par Louis NEGRE

Les atouts du péage urbain

Intégrer le stationnement aux politiques de déplacement

Question à Charles-Eric LEMAIGNEN

Les transports peuvent-ils être financés via le marché du carbone ?

A qui profite l'innovation ?

Entretien croisé Philippe PEYROUX et François ROBY

Au service de l'intermodalité

La mobilité, ça s'apprend par Sylvain ALLEMAND

Vitici : portail unique en Champagne-Ardenne par Pierre MATHIEU

Pour aller plus loin

Bibliographie

Sitographie

Climat/énergie

Bâtir un nouveau scénario de développement



Par Pierre RADANNE

Ancien directeur de l'Ademe, Pierre Radanne est un expert indépendant sur les questions de climat et d'énergie. Après Copenhague, son analyse vient tempérer les commentaires désabusés diffusés dans les médias.

J'avais une hypothèse historique par rapport à cette négociation sur le climat. Pour la première fois dans l'histoire de notre monde, on assiste à l'intégration d'un compte à rebours dans une négociation. Il s'agit également de la première négociation Nord/Sud depuis la décolonisation. C'est une bataille pour le leadership mondial entre la Chine et les Etats-Unis. Avec une question vertigineuse : **quel chemin de développement doit prendre l'humanité sachant que, d'ici 50 ans, la population mondiale aura augmenté de 50%.**

Toutes ces questions étaient sur la table à **Copenhague**. 119 chefs d'Etat étaient présents. Et, de l'aveu même des négociateurs, l'affrontement a été d'une violence rare à ce niveau. Le sujet s'est inscrit au sommet de la pyramide des décisions internationales. Enfin et surtout, **il s'agit du premier sujet à solidarité obligatoire que l'humanité doit traiter.**

En dépit de l'absence d'accord global à Copenhague, il faut garder une certaine dose d'optimisme. Une nouvelle négociation doit avoir lieu à Cancun cette année. Le processus se poursuit. La négociation sur le climat est la seule négociation internationale qui fonctionne encore.

Pour parvenir à un accord entre Nord et Sud, **le préalable passe par l'arrêt de la déforestation, qui représente 18% des émissions de CO2 au niveau mondial.**

Tout le monde est très déçu par cet objectif des 2 degrés. Mais ce consensus trouve son origine dans l'alliance formée en 2007 à la conférence de Bali entre scientifiques, ONG, Union européenne et ONU. A l'époque, les études internationales montraient l'effondrement de la pluviométrie sur les bandes tropicales.

Aujourd'hui, la question qui se pose est la suivante : **si l'on doit diviser par 2 le niveau des émissions de gaz à effet de serre, qu'est-ce qui va se passer concrètement ? Et cette réduction de moitié à l'échelle mondiale correspond à une réduction par 4 dans les pays développés ! Quel est le scénario de développement réussi avec cette contrainte ?** L'une des raisons de l'échec de Copenhague, c'est que personne n'avait véritablement travaillé sur ce thème.

Les Chinois et les Coréens ont donc proposé que chaque pays engage des actions et élabore son propre plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

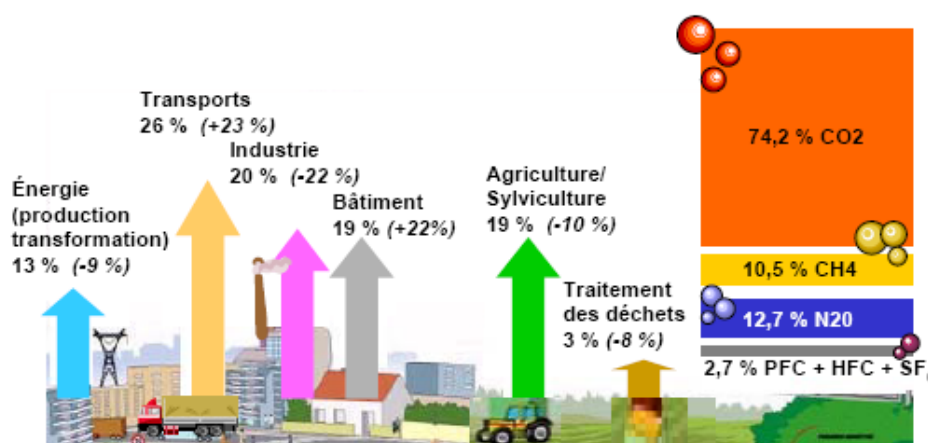
Il faut aussi rappeler que la négociation est tombée au pire moment, étant donné les conséquences de la crise financière. Il y a un an, tous les gouvernements votaient des plans de sauvetage du système bancaire. Les caisses sont vides. Les Etats-Unis défendent le principe d'une mise de fonds volontaire pour aider les pays en développement. Le point positif est qu'ils se sont engagés à consacrer 30 milliards de dollars sur 2010, 2011 et 2012, pour arriver à un total de 100 milliards sur les dix ans à venir.

Il faut lutter contre deux biais qui s'opposent à toute action en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre :

- Le premier, c'est de **considérer que l'argent débloqué pour lutter contre le dérèglement climatique est de l'argent gâché**. Au contraire, c'est une forme de relance mondiale. Aujourd'hui, dans notre économie mondialisée, on ne peut plus pratiquer la relance keynésienne des Trente glorieuses. Si l'on donne davantage de pouvoir d'achat aux Français, ils se précipitent au supermarché pour acheter des produits fabriqués en Chine. De la même manière, quand on aide les pays du Sud, ils achètent nos produits.
- Le deuxième argument, c'est **qu'investir dans l'efficacité énergétique n'est pas un handicap pour les entreprises**. Au contraire, cela conduit à améliorer la productivité de nos sociétés. C'est exactement ce que dit le rapport Stern, publié en 2006.

La conférence de Copenhague a montré la nécessité de réformer la gouvernance internationale. L'OMC devrait rejoindre le cadre de négociation de l'ONU. Les questions de désarmement devraient également être intégrées à la négociation sur le climat.

La fonction d'ajustement assurée par les transports est aujourd'hui le point de convergence des contraintes liées à la maîtrise de l'énergie. Les collectivités locales ont donc un rôle essentiel à jouer. Mais le secteur des transports est primitif par rapport à celui de l'énergie. Aujourd'hui, un opérateur énergétique vend tous les produits et services liés à son activité. **La segmentation dans les métiers du transport fait qu'il n'y a pas d'imaginaire collectif dans ce secteur.**



Emissions de gaz à effet de serre en France, en 2004. Entre parenthèses, l'évolution depuis 1990. (source : CITEPA)

Un peu d'histoire

Une responsabilité planétaire en construction

1895 : Le chimiste suédois Svante Arrhenius met en évidence le lien entre la température et la concentration de CO₂ dans l'atmosphère.

1979 : première conférence mondiale sur le climat, à Genève. L'hypothèse de l'impact des activités humaines sur le climat est évoquée.

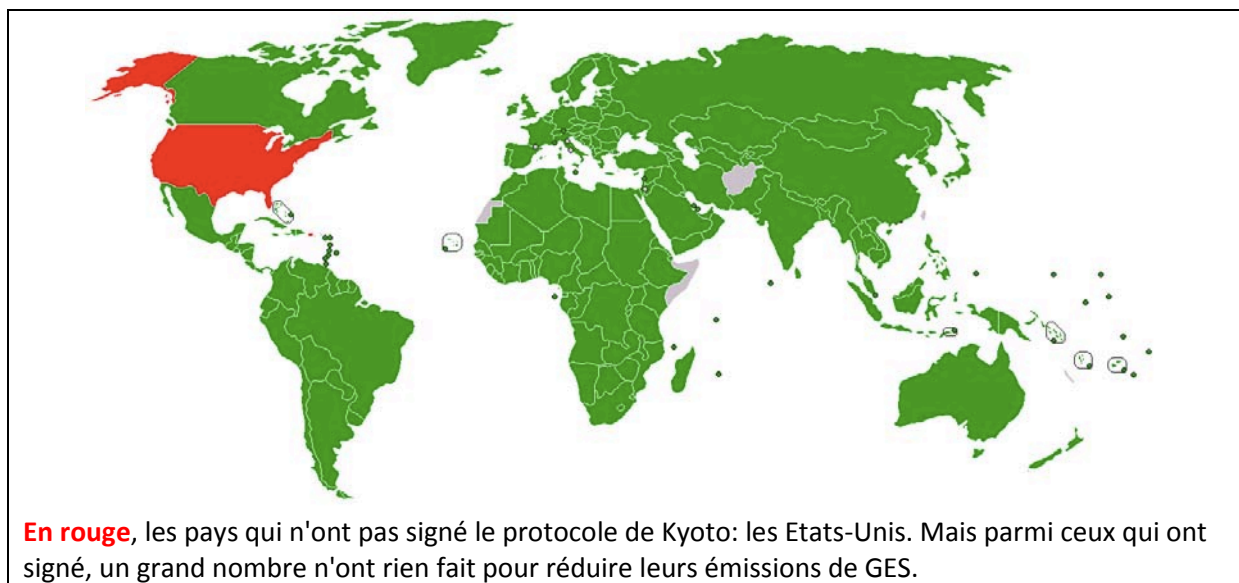
1987 : Présentation à l'ONU du rapport intitulé « Notre avenir à tous » par la Norvégienne Gro Harlem Brundtland.

1988 : création du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat au sein de l'ONU, sous l'égide de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et du programme

des Nations unies pour l'environnement (PNUE). **Le GIEC réunit 130 pays, 2500 intellectuels, 130 représentants des gouvernements, 800 auteurs. Il est présidé depuis 2002 par l'économiste indien Rajendra Pachauri.**

1992 : adoption à Rio de la Convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques par 154 Etats plus la Communauté européenne. Cette convention fixe trois grands principes : le principe de précaution, le principe des responsabilités communes mais différenciées, le principe du droit au développement

1997 : adoption du protocole de Kyoto, qui fixe des engagements chiffrés en matière de réduction des gaz à effet de serre pour les pays développés sur la période 2008-2012.

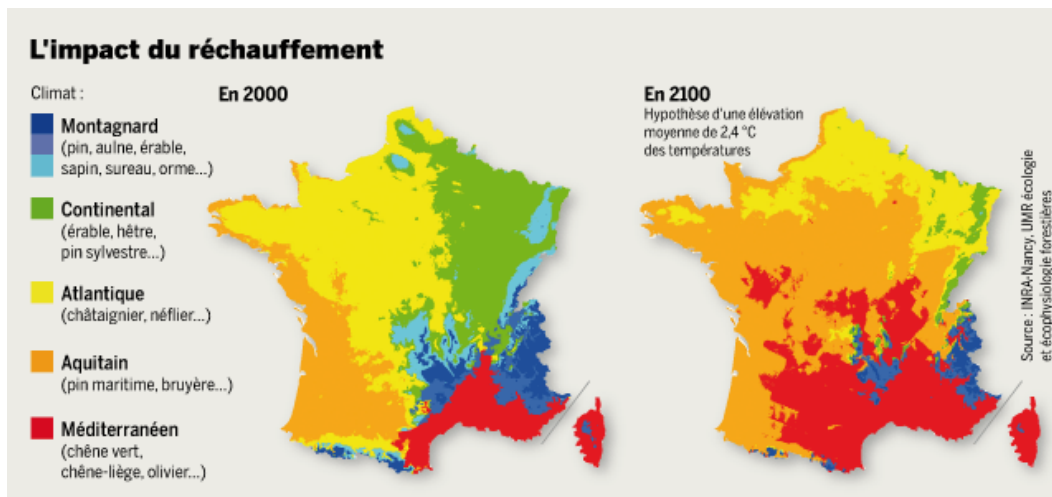


2005 : l'Union européenne lance son système communautaire d'échange de quotas d'émissions. Il s'agit du premier marché de permis contraignant au niveau mondial.

2006 : Publication du rapport Stern, premier rapport sur le réchauffement climatique rédigé par un économiste. L'ancien vice-président de la Banque mondiale, Sir Nicholas Stern, estime que **l'effort nécessaire pour limiter les émissions de gaz à effet de serre à 500-550 ppm serait de 1% du PIB annuel global, et que ne rien faire coûterait à l'humanité vingt fois plus.**

Il propose aussi de taxer les activités et les biens concourant aux émissions de gaz à effet de serre, et de détaxer les énergies non polluantes et les produits à faible empreinte carbone.

Sortie sur les écrans du documentaire « Une vérité qui dérange », de Davis Guggenheim, commenté par Al Gore



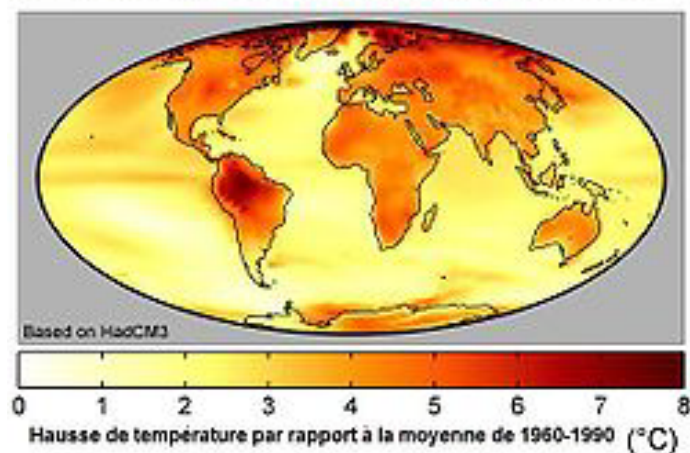
2007 : le prix Nobel de la paix est décerné conjointement au sénateur américain Al Gore et au GIEC

France - Lancement en France du Grenelle de l'Environnement

2009 : la conférence de Copenhague se conclut sur un accord a minima

Après dix jours de pourparlers, la conférence des parties (COP) réunie à Copenhague a aboutit à un accord minimal. Le seul consensus est de ne pas dépasser 2 degrés de réchauffement climatique global par rapport au début de l'ère industrielle. Pour cela, chaque pays détermine ses objectifs et son propre programme, et l'on confronte expérimentations et résultats tous les 2 ans. Les négociateurs doivent se retrouver en juin à Bonn pour préparer la prochaine COP qui se tiendra en décembre 2010 au Mexique.

Prévisions des hausses de températures pour 2070-2100



Pour certains, Copenhague est une déroute : pas de calendrier pour l'après-Kyoto, pas d'engagement précis sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ni pour 2020 ni pour 2050, et pas d'engagement sur le montant et les dispositifs d'aide accordée aux pays du Sud.

D'autres analystes relèvent qu'obtenir un accord à Copenhague relevait de la gageure étant donné la conjoncture et l'évolution des relations internationales, dominées par la confrontation Chine – Etats-Unis. C'est le sens du commentaire de la chancelière allemande, **Angela Merkel** : « Copenhague est un premier pas vers un nouvel ordre climatique mondial, pas plus mais pas moins non plus ».

L'action des collectivités locales est indispensable, mais indissociable de celle des Etats

Ronan DANTEC



Vice-président de Nantes métropole, Ronan Dantec a représenté les gouvernements locaux à Copenhague. Pour lui, l'essentiel reste qu'un des projets d'accord comporte une mention sur le rôle des collectivités locales.

Le texte présenté à l'issue de la conférence de Copenhague se termine par un tableau vide, que les différents Etats participants auront à renseigner par la suite pour préciser leurs engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et leurs programmes pour y parvenir.

Personne ne croyait à un accord global, mais une grande partie des négociateurs espéraient des accords sectoriels. Passé la déception, il est nécessaire de se remettre au travail. C'est exactement ce que nous allons faire au cours des rendez-vous fixés pour cette année, à Bonn d'abord, à Mexico ensuite.

« Copenhague restera donc comme une occasion manquée, mais pas forcément comme un échec total ». Cet événement peut faire l'effet d'un électrochoc, et générer un processus qui va durer tout au long du XXI^e siècle. Mais il faut bien être conscient que l'issue de la conférence de Copenhague ne pouvait pas être un accord définitif et satisfaisant pour tous.

La question posée était trop cruciale, puisqu'il s'agissait ni plus ni moins de définir le point d'équilibre mondial pour l'ensemble des grands blocs, politique, économique, financier, militaire... Avec, en arrière plan, le modèle de développement économique que sont prêts à accepter les Chinois pour eux-mêmes, et par rapport à leur relation avec les Etats-Unis. Sur cette question, on ressent la nécessité



d'une approche systémique, mais l'approche est restée sectorielle. C'est l'un des raisons de l'échec sur cet accord global. On manque de l'expertise capable de définir le point d'équilibre. Dans tous les cas, c'est un processus de long terme. On a bien senti, à Copenhague, que l'on avait dépassé l'approche revendicative, qui a connu ses beaux jours avec les altermondialistes. Aujourd'hui, on passe à un fonctionnement plus pragmatique, on arrive à l'étape du dialogue et du compromis.

« Je me suis rendu à Copenhague avec le mandat de la CGLU (Cités et gouvernements locaux unis). L'objectif était que l'accord final mentionne le rôle des collectivités locales dans le processus de réduction des émissions de CO₂. Ce texte est prêt, nous avons passé des heures à batailler sur la dernière phrase de l'article 8 du préambule, et nous avons obtenu gain de cause ». Ce texte est prêt... mais il n'a pas été adopté ! Et toute notre énergie a été absorbée par la préparation de ce texte.

Le rôle des collectivités locales a été évoqué pour la première fois à la conférence de Rio.

Puis les collectivités locales ont disparu des conclusions des conférences de Kyoto et de Johannesburg. Une fois admis le principe de l'implication des collectivités locales, il reste encore à définir les règles de cette action et les moyens financiers qui y seront consacrés. **Faire reconnaître l'action des collectivités locales ne revient pas à nier le rôle prépondérant des Etats.** Il ne faut pas oublier qu'un maire ou un président de Région est un ministre en puissance... L'action locale s'intègre dans un cadre national, et international. **Il est totalement illusoire de s'imaginer que l'on puisse avancer sur les questions du climat et de l'énergie en agissant uniquement au niveau local.**

La conclusion d'un accord entre les Etats est vitale sur ces dossiers. Mais pour négocier cet accord, la position de l'Union européenne doit évoluer. L'action européenne doit être unifiée. **Comment négocier une taxe carbone aux frontières si les Etats membres de l'UE agissent de façon isolée ?** On a besoin d'une culture commune. Il est vrai qu'en matière de gestion urbaine, un maire chinois, un maire américain, un maire australien et un maire français ont déjà beaucoup de choses en commun. Densifier la ville, c'est la même chose à Nantes ou à Seattle. On s'en rend très bien compte en travaillant avec US Mayors, l'association des maires des grandes villes des Etats-Unis.

Mieux articuler forme urbaine et politiques de mobilité



Par **Roland RIES**

Président du GART, Roland RIES est Sénateur-Maire de Strasbourg et premier vice-président de la communauté urbaine de Strasbourg.

L'objectif des autorités organisatrices est de posséder la boîte à outils complète nécessaire à l'organisation de la chaîne de déplacements. Le Gart ne peut pas être un lobby du transport public stricto sensu. Il est évident qu'il existe un rapport étroit et fort entre l'urbanisme et la politique des transports. Le réseau de transport n'aura pas la même forme (cartographie – modes) dans un archipel urbain ou dans une agglomération compacte. **Il nous faut avant tout travailler sur la génération des déplacements, déterminer ce qui les motive.**

La bonne articulation entre transport et urbanisme passe par un conditionnement mutuel des façons de se déplacer et de l'organisation de la structure urbaine. **Agir sur la forme d'une ville, c'est actionner un formidable outil pour réguler les déplacements.** Pour cela, les autorités organisatrices de transport doivent prendre en compte à la fois le court et le long terme ; mettre en œuvre des politiques efficaces maintenant et opérer les arbitrages nécessaires pour l'avenir. Il faut éviter de déposer des bombes à retardement, comme les multiplexes ou les centres commerciaux en rase campagne, à égale distance de deux bassins de population...

Le plus difficile à cet égard, c'est justement le périurbain, car on ne peut pas y appliquer les recettes des zones denses. Pour réussir, les AO doivent avoir la maîtrise non seulement des systèmes de transports, mais aussi du covoiturage, de l'autopartage, le transport à la demande, etc.

Les politiques de mobilité passent aussi par les plans de circulation. Si l'on multiplie les sens uniques, si l'on réduit les espaces dédiés à l'automobile, on contraint d'autant les déplacements en voiture. C'est pour cette raison également que je tiens à insister sur **l'importance des politiques de stationnement** (nombre d'emplacements dédiés, localisation, etc.) pour à la fois encourager des logiques de mobilité vertueuses, et préserver la qualité de notre cadre de vie urbain.



Il est temps aujourd'hui de raisonner sur le modèle du développement urbain, ce qui passe inévitablement par l'articulation entre PDU et PLU, inscrits l'un et l'autre dans le cadre global du Scot. En paroles, cela paraît simple et de bon sens. Mais nous sommes un pays compliqué. Je pense notamment aux PLU intercommunaux, qui existent au prix de beaucoup de difficultés.

Pour ma part, cela fait vingt-cinq ans que j'ai des responsabilités au sein de l'agglomération strasbourgeoise, et je n'ai jamais vu l'intercommunalité imposer un PLU à une commune membre contre son gré. Pourtant, **cette compétence est bel et bien communautaire** pour une prise en compte réelle de la complémentarité des stratégies urbaines et périurbaines. **Enfin, on ne peut évoquer les politiques transport sans s'interroger sur l'impact de la réforme des collectivités locales.** Si tout le monde est d'accord sur la nécessité de clarifier les compétences et d'en finir avec le mille-feuille administratif, il faut bien reconnaître que certaines conséquences de la réforme restent floues, je pense notamment aux aspects concernant les métropoles.

Lexique :

** lignes virtuelles : TAD (transport à la demande)*

Redistribuer les cartes dans l'interurbain



par François GOULARD

Président de la communauté d'agglomération du Pays de Vannes, député du Morbihan, François Goulard estime que, pour optimiser l'offre, la Région doit prendre en charge le transport interurbain.

En matière de transport, on distingue aujourd'hui trois niveaux de compétences : la Région, qui gère le transport ferroviaire de voyageurs (TER) ; le département, qui a la responsabilité des transports interurbains par autocar et des transports scolaires ; et les communes et intercommunalités, qui s'occupent des transports urbains.

Dans le cas général, le département n'est pas la bonne échelle, ce qui entraîne des dysfonctionnements : nombre de lignes de cars interurbains sont d'ailleurs en concurrence avec des TER. A contrario, lorsqu'une liaison ferroviaire régionale n'est pas assez fréquentée, la Région n'a pas la possibilité de la remplacer par un service d'autocars. **Il serait donc logique que la réforme des collectivités locales aboutisse à redistribuer les compétences transport** de la manière suivante : tout reviendrait à la Région, sauf l'urbain, et les départements pourraient assurer le transport scolaire par délégation, en devenant autorités organisatrices de second rang. **Reste tout de même à préciser les compétences dans les zones périurbaines** (on vient buter ici sur les limites des PTU).

Le bloc communal est relativement préservé par la réforme territoriale. Département et région perdent en revanche leur autonomie fiscale. Le département garde une certaine marge de manœuvre, mais ses dépenses sociales vont s'accroître. Or, la demande sociale de transports ne cesse de croître. L'augmentation de l'offre TER va fatalement finir par se heurter à cette limite financière. Cette situation rend indispensable l'optimisation des ressources existantes. La spécialisation modale qui affecte le transport régional au TER et l'interurbain à l'autocar est très souvent contre-productive. **Ce qui compte avant tout, c'est le service offert à l'utilisateur.**

On reproche souvent aux politiques transports leur manque d'efficacité, mais il faut du temps pour qu'elles produisent leurs effets. Les politiques urbaines sont des politiques de long terme, dont les conséquences ne sont souvent perceptibles qu'au bout de 5, 10, voire 15 ans.

Financement : des ressources à renouveler

par Louis Nègre



Premier vice-président du Gart, maire de Cagnes-sur-Mer, Louis Nègre est également sénateur des Alpes-Maritimes et rapporteur transports du Grenelle II au Sénat. Il a contribué à faire adopter, au côté de Roland Ries, des projets de loi relatifs à la taxation des plus-values immobilières liées aux infrastructures de transports, à la réforme du stationnement ainsi qu'au péage urbain.

Au lendemain du Grenelle de l'Environnement, un programme de doublement en trois ans de l'offre de transport en commun en site propre a été établi : au total, un réseau de près de 400 kilomètres pour 50 projets et 38 agglomérations. Ces projets représentent un budget de 100 milliards d'euros. La question est : comment faire pour que ces annonces soient suivies d'effets ? Autrement dit, **où trouver l'argent ?**

Le Gart a déjà avancé sur plusieurs pistes, évoquées pour la plupart dans les dernières années. D'abord, la taxation des plus-values immobilières liées aux infrastructures de transports. Pour avoir un ordre d'idée, je donnerai simplement l'exemple de Jubilee Line, à Londres. Cette ligne de métro a été prolongée de 11 kilomètres en 1999 pour relier le quartier des Docks. Une opération qui a coûté 3 milliards de livres, et le montant des plus-values immobilières induites a été estimé à 12 milliards. L'illustration est significative.

Il est donc tout à fait justifié qu'une partie (infime) de ces plus-values viennent financer les transports urbains qui en sont les promoteurs. Cette idée n'est pas nouvelle, elle figurait d'ailleurs dans le rapport présenté par Christian Philip en 2003, tout comme les deux autres mesures soutenues par le GART que sont le péage urbain et la dépenalisation du

stationnement. Des projets de loi relatifs à ces mesures ont été adoptés par le Sénat à l'automne 2009, dans le cadre des discussions « Grenelle II ».

Intégrer le stationnement aux politiques de déplacements

Si la réglementation du stationnement payant sur voirie relève du pouvoir de police du Maire, son non-respect relève, lui, du droit pénal. Ainsi, le montant des amendes (montant fixé dans le cadre général du droit pénal) n'est pas en lien avec le coût de l'heure de stationnement (dans les grandes agglomérations, une amende de 1^{ère} classe est donc moins chère que le paiement de plusieurs heures de stationnement) : l'effet est donc clairement peu dissuasif.

De ce fait, les villes ayant choisi le stationnement payant de surface doivent faire face à des taux de paiement insuffisants, un stationnement illicite en croissance constante, la saturation des places de stationnement...

De plus, dans la plupart des villes, coexistent deux types d'offre de stationnement : sur voirie d'une part, et d'autre part dans des parcs en ouvrage exploités en régie, en délégation de service public ou encore en concession. La recherche d'équilibre financier des parcs en ouvrage conduit souvent à ce que les tarifs pour le stationnement en ouvrage soient supérieurs à ceux en vigueur sur voirie, alors même qu'il faudrait une incitation financière au stationnement en ouvrages (souvent en sous-sol ou en silos).

Le Gart est favorable à la mise en place d'un véritable service public du stationnement intégrant décentralisation du stationnement et dépenalisation des amendes, et reposant non pas sur le pouvoir de police du maire et le droit pénal mais sur le critère du service rendu avec, selon le choix de la collectivité, soit une gestion en régie, soit une délégation de service public (comme pour la gestion des parcs en ouvrages). Ainsi, les collectivités pourraient-elles affecter le produit des recettes au développement des transports publics. **Un tel dispositif permettrait une meilleure mise en œuvre des PDU.**

Les atouts du péage urbain

Qu'ils soient de zone ou de cordon, les exemples ne manquent pas, en Europe et à l'étranger (Singapour dès 1975), pour démontrer l'intérêt du péage urbain. En vigueur depuis 2003 à Londres, ou plus récemment à Stockholm (2007) ou Milan (2008), les péages ont été maintenus même en cas d'alternance politique.

Ils dégagent des surplus qui permettent d'accroître l'offre de transports publics, et donc de permettre au plus grand nombre de se déplacer. Enfin, le péage urbain fluidifie la circulation automobile dans les centres urbains, et réduit donc la pollution atmosphérique, notamment la concentration en microparticules, responsable de 30 000 morts prématurés en France chaque année.

Les transports urbains peuvent-ils être financés via le marché du carbone ?



Question à Charles-Eric Lemaigen,
président de la Communauté d'agglomération Orléans Val-de-Loire

La taxe carbone est la première étape d'une fiscalité verte. C'est le début d'un processus qui a pour but d'inciter les ménages à modifier leurs comportements. Elle n'a pas été conçue comme un

impôt supplémentaire, et doit être intégralement restituée aux ménages. Imaginer des compensations incitatives revient à considérer qu'il y aurait un surplus. On peut l'envisager à plus long terme, mais ce n'est pas à l'ordre du jour.

Dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale, qui a commencé avec la taxe professionnelle, il y aura une suite : la révision des valeurs locatives est engagée. Et il faudra ensuite revoir les taxes affectées, en fonction de l'attribution des compétences. Il sera nécessaire de rebattre les cartes, car on est entré dans un processus global de réforme de la fiscalité locale.

Il est tout à fait logique que le transport, responsable du cinquième des émissions, soit en première ligne sur le marché du carbone. Pour autant, l'effet de levier de la « relance verte » est plus important dans le logement, autant du point de vue de l'activité économique que de l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages.

Concernant, **la réforme de la taxe professionnelle**, je précise qu'en conservant l'ancien système, les collectivités locales auraient été fortement pénalisées par la crise. Tout impôt économique est évidemment lié à...la conjoncture économique. Par ailleurs, on ne peut demander toujours plus à un Etat qui a perdu 53 milliards de ressources en 2009.

Quant à la question de l'autonomie fiscale, il s'agit d'un faux débat. Ce qui est essentiel, c'est l'autonomie financière. Pour cela, il vaut mieux pouvoir compter sur la contribution territoriale, un impôt dynamique assis sur la valeur ajoutée, que sur l'ancienne formule de la taxe professionnelle, dont l'assiette était injuste et antiéconomique.

L'hypothèse de Ronan Dantec

Nantes métropole a développé une politique de transports ambitieuse, notamment grâce à son réseau de tramway et à ses TCSP (Busway). Les résultats sont bons en termes de fréquentation, mais les coûts d'exploitation explosent, à tel point que la communauté d'agglomération y consacre 50% de son budget d'investissement. **Poursuivre le développement des transports publics nécessite aujourd'hui de nouvelles sources de financement. Avec un prix du carbone fixé à 20 euros la tonne,**



Nantes métropole pourrait compter sur 20 millions d'euros de recettes supplémentaires par an, en suivant les objectifs du Facteur 4. Reste à imaginer le mécanisme qui pourrait permettre de récupérer cet argent. L'autre piste s'appuie sur les dispositions du paquet énergie climat défini par l'Union européenne, et la mise en place d'un marché des « droits à polluer ». La cagnotte est cadrée par les textes européens, les collectivités locales doivent maintenant se débrouiller pour qu'une partie de cet argent leur revienne.

A qui profite l'innovation ?

Grâce à une puce implantée derrière l'oreille, les informations sur le réseau et les correspondances s'affichent en temps réel sur l'écran latéral de vos lunettes à rétrovision. Pas besoin de carte d'abonnement pour ni de ticket pour monter dans le tram : le scanner biométrique vous identifie dès que vous avez pris place sur le quai. Rêve technologique pour les uns, cauchemar pour les autres... Pourtant, au regard du rythme de développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), ce scénario est déjà (presque) actuel. Reste à régler quelques questions préalables, comme l'harmonisation des normes technologiques, comme la protection des données personnelles ou encore, et surtout, la définition d'un chef de file.

Il existe aujourd'hui environ **70 systèmes billettiques de transport en France**. Ces systèmes billettiques ont été réalisés selon différents cahiers des charges, à des échéances de temps différentes, selon des applications de normes différentes et toujours évolutives ; leurs applications sont locales et ne concernent qu'une partie de la population. Ces systèmes découlent de tarifications établies dans les différents réseaux et systèmes de transports, distinctes les unes des autres. **Ils ne sont donc pas interopérables, sauf adaptation coûteuse.**

L'intermodalité totale supposerait que les systèmes billettiques évolués ne soient plus des systèmes « propriétaires », mais des systèmes véritablement interopérables susceptibles de communiquer selon les mêmes normes d'échanges de données sur la base de principes de tarification harmonisés, capables de surcroît d'accepter les évolutions à venir dans un domaine où les normes ne sont plus seulement françaises mais européennes, voire mondiales. **Les enjeux sont donc considérables pour les autorités organisatrices, compte tenu du coût de mise en œuvre des systèmes et leur relative rapide obsolescence, dans un marché où les acteurs, opérateurs, industriels et fournisseurs de composants, déploient des stratégies à l'échelon mondial.** Les adaptations spécifiques locales n'intéresseront bientôt plus qu'à la marge des fournisseurs (peu nombreux) qui interviennent sur des marchés de centaines de millions de cartes.

Les potentialités des **applications NFC (Near Field Communication) pour le téléphone portable** font actuellement l'objet de nombreuses communications et d'intenses activités de lobbying, notamment de la part des opérateurs de téléphonie français. Les AOT (Autorités Organisatrices de Transports) sont tout à fait intéressées par ces potentialités et par les développements possibles dans le domaine de la billettique. Pour autant, elles observent que les objectifs doivent être clairement définis par les parties concernées et qu'ils doivent présenter de réels avantages pour les utilisateurs des transports collectifs et de téléphone, pour des coûts acceptables et maîtrisés. Depuis quelques années, les opérateurs de téléphonie et de transport ont mené un certain nombre d'expérimentations, dont les résultats et les protocoles opératoires ne sont pas connus. **Le danger pour les AO serait de laisser la partie se jouer entre les opérateurs de téléphonie, les opérateurs de transport et les établissements bancaires.** La participation des AOT dans les démarches d'expérimentation et de normalisation est assurée par l'intermédiaire du Gart, que ce soit dans le cadre de la Predim, ou des groupes de réflexion tels Ulysse (opérateurs de téléphonie) et Pégase (établissements bancaires).

Le développement des applications NFC ne concerne pas uniquement les téléphones mobiles, mais aussi d'autres supports, comme les cartes à puce ou les clés USB.



Entretien croisé Philippe Peyroux – François Roby

1/L'engouement actuel pour la voiture électrique vous semble-t-il justifié ?

François Roby. Tout dépend si l'on se place d'un point de vue strictement technique, ou si l'on examine la question sous l'angle industriel et commercial. Techniquement, la voiture électrique est au point : on sait aujourd'hui fabriquer des voitures électriques performantes et dotées d'une autonomie suffisante pour un usage urbain normal. Le problème qui reste à régler, du point de vue commercial, est le surcoût pour l'acheteur d'un modèle tout électrique par rapport à un modèle classique. La voiture électrique coûte plus cher à cause de la batterie et de l'électronique de puissance. Il est difficile aujourd'hui de prévoir dans quel délai ces surcoûts pourront être réduits. Il n'y a pas de solution immédiate, et je pense qu'il faudra d'abord accepter des compromis en matière de taille de la batterie, donc d'autonomie.

Philippe Peyroux. Je ne pense pas que cet engouement soit justifié, mais il me fait plaisir car il traduit une prise de conscience sur la nécessité d'abandonner le tout pétrole. Mais aucune solution n'est la panacée. L'avenir est à la coexistence de motorisations électrique, hybride, GNV...

Le côté négatif de cet engouement du grand public pour la voiture électrique, c'est qu'il résulte du travail engagé par certains lobbies, avec toute la dimension marketing qui s'y rattache. Cet enthousiasme répond également au besoin de « croire au père Noël » ; une part d'irrationnel qui est dans la nature humaine. Au XIXe siècle, on parlait d'ailleurs de la Fée électricité...

Toutefois, une réflexion généralisée me semble nécessaire sur le risque potentiel lié à la ressource. En effet, les batteries actuelles Lithium – Ion sont fabriquées avec du lithium et du cobalt. Cela suppose d'abord de pérenniser l'approvisionnement du lithium, ensuite de contrôler le recyclage du cobalt. Si le lithium n'est pas un métal rare, les principaux sites d'extraction se situent actuellement dans la Cordillère des Andes, principalement en Bolivie ; quant au Cobalt, l'une des principales sources est au Congo. Toutes les zones sont plus que sensibles d'un point de vue géopolitique et écologique. Il ne faut donc pas perdre de vue cet aspect géostratégique, et les conséquences possibles d'un accroissement de la demande de lithium si l'approvisionnement se fait dans des zones sensibles.

De plus, le véhicule électrique génère d'autres problèmes sur la gestion des pics d'appel à puissance sur le réseau électrique. On nous assure que cette difficulté a été anticipée par ERDF et RTE, et que la mise en place de compteurs électriques intelligents devrait permettre de mieux gérer la consommation. Si recharger une voiture électrique ne nécessite que

3KWh, c'est-à-dire à peu près la même quantité d'énergie que pour un ballon d'eau chaude (cumulus domestique), qu'en sera-t-il réellement lorsque 20, voire 30 M de voitures particulières se connecteront au même moment sur le réseau ? Même avec des compteurs « intelligents », et en différant l'appel à puissance, il faudra produire davantage d'énergie électrique. De combien de générations EPR supplémentaires faudra-t-il se doter ? Quelle sera alors la proportion des énergies fossiles importées de Pologne ou d'Allemagne (notamment l'hiver) ?

2/ Les voitures électriques en libre service vont-elles libérer la circulation en ville ?

F. R. En ville, la voiture électrique en libre service répond à un usage plus rationnel des véhicules car elle reste beaucoup moins inoccupée, à prendre inutilement de la place. C'est une idée qui a de l'avenir, mais tout dépend là encore de l'offre émanant des constructeurs.

P. P. Sur ce dossier, on confond deux problèmes. Le premier, c'est celui du faible taux d'occupation du véhicule particulier (environ 1,2 personne) qui conduit à l'engorgement du trafic. Le second, c'est celui des émissions de gaz à effet de serre et de polluants aussi divers que les oxydes d'azote, l'oxyde de soufre, les microparticules... Les flottes de véhicules électriques en libre service apportent une réponse en terme de pollution atmosphérique, pas en ce qui concerne l'encombrement. Un véhicule en circulation contribue à engorger le trafic, un véhicule en stationnement plus ou moins long diminue les possibilités de « turnover ».

3/Les agrocarburants étaient présentés comme LA solution il y a deux ou trois ans... C'était donc une erreur totale ?

F. R. En tant que scientifique, je ne pense pas que les agrocarburants aient pu représenter la solution d'avenir. Ça ne tient pas, ne serait-ce qu'en raison des volumes de production. Proposer de l'E85 à la pompe en France n'a aucun sens. Dans un pays comme le nôtre, on peut espérer gagner quelques pourcents de la consommation de pétrole. Un gain comparable à ce que l'on peut attendre de l'optimisation des moteurs thermiques sur les véhicules actuels. Mais **il est évident que certains groupes de pression agricoles ont intérêt à « faire monter » les agrocarburants, comme débouchés pour des filières telles que la betterave ou les céréales.**

En revanche, la production d'huiles végétales peut être une solution d'appoint dans le cadre de circuits courts, dans un marché déficitaire en gazole, pour permettre par exemple à un agriculteur de produire son propre carburant.

P. P. En ce qui concerne les agrocarburants issus d'une culture dédiée, et en tant qu'anthropologue, je répondrai en citant le député suisse Jean Ziegler : « il s'agit d'un crime contre l'humanité ». Il est totalement inadmissible d'utiliser de la bonne terre arable pour une production destinée aux déplacements. Je vous rappelle que nous avons atteint en 2009 le milliard de personnes souffrant de la faim. Par ailleurs, il faut savoir hiérarchiser les priorités « on se déplace ou on mange ». Je ne suis d'ailleurs pas le seul à le dire, Corinne Lepage l'a également souligné récemment sur une grande radio nationale.

On s'est précipité il ya trois ans sur la voie des agrocarburants. Il s'agissait d'un engouement irraisonné de la classe politique et des médias fondé sur le « raisonnement » suivant : si l'on veut se passer du pétrole, voilà la clé de l'indépendance énergétique.

Aujourd'hui, on sait que ce système est pervers, puisqu'il pousse à la déforestation entre autres en Amazonie et en Indonésie pour planter par exemple, des palmiers à huile. Le résultat, c'est l'appauvrissement des sols, des écosystèmes, de la biodiversité, la disparition à brève échéance de l'orang-outan à Bornéo... et la diminution de l'efficacité de la captation du CO2 par les forêts primaires, plus « puissantes » dans cette action que des plantations espacées dédiées à la production.

Les agrocarburants de deuxième génération, en revanche, fabriqués à partir des déchets végétaux me paraissent plus intéressants. C'est une partie de la biomasse permettant de produire du méthane, c'est-à-dire du gaz naturel de ville (GNV) ; il en est de même avec des déchets domestiques. Le bilan carbone est nul dans ces deux cas, puisque ne faisant pas appel à du méthane fossile (« gaz naturel »). Rien ne se perd, rien ne se crée à la surface de la terre, tout se transforme (Lavoisier).

C'est lorsque l'on va puiser des énergies fossiles enfouies depuis des dizaines, voire des centaines de millions d'années sous nos pieds et qu'on les relargue dans l'atmosphère que l'on modifie les équilibres.

4/Certains assurent que l'avenir est aux motorisations hybrides, ce qui peut donner l'impression que rouler propre est un luxe.

F. R. Certains hybrides sont très chers, d'abord parce que ce sont des véhicules haut de gamme. Mais si l'on prend l'exemple des Toyota Prius ou Honda Insight, le prix est comparable à celui des modèles de même niveau chez les autres constructeurs, mais ce ne sont pas des « petites » voitures. Il n'en reste pas moins que l'hybridation représente un surcoût, moins important que dans le cas des modèles 100% électriques puisque la batterie est beaucoup moins grosse et n'assume pas la même fonction. Dans ces conditions, il est compréhensible que les constructeurs aient choisi de proposer cette technologie sur des véhicules de moyen-haut de gamme, dans un premier temps. Ces surcoûts vont être amenés à diminuer assez rapidement, avec la mise sur le marché de véhicules hybrides intermédiaires. De plus, l'hybridation peut être utilisée à des niveaux différents, ce qui se répercute sur le prix. Les systèmes qui permettent de couper le moteur au feu rouge, par exemple, vont se généraliser dans les années à venir.

P. P. Il n'y a pas un avenir mais des avènements, et il ne faut pas se priver d'exploiter toutes les voies possibles. Je pense notamment à une voie dont on parle très peu, qui est l'amélioration de l'efficacité de nos bons vieux moteurs thermiques.

Bien sûr, l'hybridation est incontournable en termes de sécurité et d'autonomie, mais il faut déjà faire la différence entre les moteurs hybrides série et parallèle. Le véritable et principal intérêt de l'hybride parallèle, c'est la récupération de l'énergie au freinage. Pour prendre l'exemple d'une voiture comme la Toyota Prius, je me pose la question suivante : pourquoi, au lieu d'une hybridation avec un moteur thermique consommant 5 l aux 100 kms, ne pas avoir cherché tout simplement à réduire la consommation du moteur à 4 l ? D'autant qu'elle est donnée pour 170 km/heure en vitesse de pointe, alors que les véhicules électriques à venir (hors « Tesla ») sont prévus pour 140 km/h maximum.

Cela dit, l'hybridation a enclenché le processus dans la tête du grand public. La multiplication des modèles qui arrivent sur le marché fera le reste. Je pense notamment à l'Opel Ampera de type hybride série, sur laquelle le moteur thermique contribue essentiellement à recharger la batterie dédiée au moteur électrique. Selon moi, l'avenir est à l'hybride série. Sans oublier les innovations qui font baisser la consommation de carburant, comme le

« Stop and Start » et les supercondensateurs qui peuvent faire des merveilles dans les transports publics, avec une économie de carburant attendue de 20% sur les bus diesel. Il ne faut pas oublier, bien sûr, que l'hybride et l'électrique pur ne sont pas destinés au même usage. L'électrique me semble réservé à une conduite strictement urbaine, et pour longtemps encore.

5/Le premier des problèmes n'est-il pas le « réflexe voiture » ?

F. R. Le problème de la voiture, c'est son côté universel, outil à tout faire, à la manière d'un couteau suisse. On utilise sa voiture aussi bien pour parcourir 1000 km que pour aller déposer les enfants à l'école, à 300 m de chez soi. Mais à chaque fois, il faut déplacer un véhicule de plus d'une tonne... Je pense que l'on va devoir faire preuve de davantage de réflexion dans ses déplacements, afin de recourir à des modes de transports plus cohérents.

P. P. Il faut d'abord chercher à expliquer ce réflexe. D'abord, la voiture, c'est sexy ! On peut choisir le type, la forme, la couleur, le bruit... Elle fait partie de la famille. Et puis, c'est super sympa. On s'y sent comme chez soi, dans une extension de sa maison ou de son espace privé. On promène son nid douillet avec soi, on y règle la température selon ses désirs, voire ses caprices et on n'y subit pas la promiscuité. C'est surtout hyper pratique. Avec une voiture, on est sûr d'aller partout, à condition qu'il y ait une voie carrossable. Et je ne parle même pas des 4x4 ! La voiture vous conduit d'un point A jusqu'à un point Z, directement ou avec tous les détours possibles. Le véhicule particulier est polyvalent : on peut l'utiliser pour déménager, aller travailler ou déposer ses enfants à l'école, faire les courses au supermarché, emporter des déchets à la déchèterie, transporter des vélos ou tirer une remorque quand on part en congés... On ne pourra donc jamais supprimer totalement l'usage de la voiture.

En revanche, il est souhaitable de mieux le gérer. Pour ce faire, il existe deux types d'action, l'incitation et la dissuasion. L'incitation suppose de rendre les transports publics plus attractifs, d'offrir la possibilité de transporter des bagages ou son vélo ou autres (Segway...), ce qui favorise l'intermodalité. Il faut aussi augmenter les fréquences et lutter contre le sentiment d'insécurité, améliorer l'accueil et continuer à développer l'information voyageur. En revanche, je ne crois pas à l'argument tarifaire seul car le transport public sera toujours plus intéressant, économiquement, que le véhicule particulier si l'on additionne tous les coûts associés comme le carburant, l'assurance, le parking, l'entretien, les contraventions... Quant à la dissuasion, elle passe évidemment par la contrainte, avec des aménagements de voirie ou le péage urbain, par exemple. L'objectif est de ne prendre sa voiture que lorsqu'on ne peut pas faire autrement.

Mais j'insiste sur le fait qu'il ne faut pas oublier le rural ou le périurbain, où rien n'est possible aujourd'hui sans voiture.

6/Quelle est votre définition du mode de transport idéal ?

F. R. Le transport idéal n'existe pas dans l'absolu. Tout dépend de la distance à parcourir, du moment de la journée, du nombre de personnes à transporter... On va redécouvrir les modes délaissés, comme la marche ou le vélo. Là encore, l'hybridation peut jouer un grand rôle. Grâce au vélo à assistance électrique, les gens vont se rendre compte que parcourir 5 ou 10 km à vélo n'est pas si pénible. Le progrès technique a permis d'élaborer des batteries au lithium très légères, adaptées au vélo, ce qui aurait été impossible avec le plomb.

P. P. Le transport idéal, c'est la voiture ! Et c'est bien là le problème. Quant au vélo, ce n'est pas pour moi un mode de transport mais un moyen de déplacement. Il ne concerne que les personnes, il est foncièrement individuel, ne supporte pas la charge, et n'est pas utilisable dans toutes les conditions topographiques ou climatiques. C'est vrai même pour le vélo électrique. En outre, pédaler est un exercice physique que tout le monde ne peut pas fournir. Il faut se méfier de l'engouement monomaniaque pour le vélo, et veiller à ne pas oublier le piéton, qui doit rester notre première préoccupation en matière de déplacements. Pour ma part, j'utilise un Segway à Arcachon. D'abord parce que j'ai eu les moyens de me l'offrir, ensuite parce que j'habite une petite ville et que mes déplacements habituels n'excèdent pas 2 à 3 km, ensuite parce que le climat est doux et agréable, enfin parce que notre réseau de pistes cyclables me permet de cheminer en toute sécurité.

7/ Faut-il privilégier les arguments pédagogiques ou économiques pour faire évoluer les comportements ?

F. R. Ni les uns ni les autres ne pourront suffire. L'argument essentiel, et qui joue à plein en faveur de la voiture, c'est l'urbanisme. Nos villes ont été façonnées autour de la voiture, avec des voies de circulation faites pour l'automobile. C'est la forme urbaine qui conditionne tout le reste. La contrainte économique, qui se traduirait par un renchérissement important du prix des carburants, n'est pas encore très sévère. Contrairement à ce pensent beaucoup de gens, notre énergie est encore très peu chère. Quant aux arguments pédagogiques, ils touchent avant tout des personnes déjà sensibilisées. Pour modifier les comportements, il faut mettre en valeur le plaisir attaché aux déplacements alternatifs à la voiture, par exemple en aménageant des parcours piétons ou cyclables agréables et sécurisés.

P. P. Il existe en fait trois types d'arguments : pédagogique, économique et institutionnel. Au niveau pédagogique, la prise de conscience est aujourd'hui générale. A mon sens, la conférence de Copenhague n'a rien d'un échec. Il s'agit de la plus grosse mobilisation internationale en dehors d'un cataclysme ou du règlement d'un conflit que nous ayons eue depuis longtemps. Du point de vue économique, je considère que l'augmentation des prix des carburants serait inacceptable car inéquitable. Cela créerait une dichotomie intolérable entre les ménages favorisés et les autres. Cette pression économique agirait comme une punition. Or, au lieu de punir des comportements que nous avons définis, et parfois de manière autoritaire et arbitraire, comme étant mauvais, il serait préférable de mieux valoriser ceux que nous pensons vertueux. C'est là qu'intervient l'échelon institutionnel, en proposant par exemple la recharge gratuite des véhicules électriques dans les parcs-relais et les équipements publics ou en utilisant les recettes tirées d'un péage urbain, du stationnement ou des amendes pour améliorer les transports publics. Il faut également travailler sur l'urbanisme afin de ne pas reproduire les erreurs du passé.

Enfin, c'est la qualité et la richesse de l'offre qui rendront les transports publics attractifs, sans oublier l'intermodalité, élément primordial d'une mobilité la moins contraignante possible.

Au service de l'intermodalité

Quand il se met en route, le voyageur *lambda* se préoccupe peu de savoir s'il emprunte un autobus opéré par la société A pour le compte de la communauté de communes B, pour rejoindre la gare où il prend le TER de 7h52, géré par la Région, avant de terminer son trajet sur trois stations de tramway, conduit par un traminot salarié de la régie des transports de la communauté urbaine de C. Ce qu'il veut, c'est que tout s'enchaîne sans accroc, et sans avoir à jongler avec trois titres de transports différents. Et en cas de retard ou de situation perturbée, ce qu'il veut, c'est être informé le plus tôt et le mieux possible, afin de pouvoir trouver une alternative sans se retrouver « en galère ».

La fluidité dans la chaîne de déplacements passe bien sûr par la billettique et l'interopérabilité évoquées plus haut, mais elle **passse aussi par l'information et le service au voyageur**. Le développement des technologies de l'information rend la chose à la fois réalisable et complexe. La multiplication des interfaces (téléphone, internet, internet mobile, information actualisée aux points d'arrêt...) vient se surajouter à la diversité des partenaires impliqués dans la chaîne de déplacements, avec le risque que chacun choisisse son propre langage et développe ses propres services d'information, suivant une logique segmentée en contradiction totale avec les besoins des clients.

Enfin, **l'évolution des technologies conduit à superposer les systèmes d'information, dans une surabondance nuisible à la sérénité du voyageur**. Ainsi, pour connaître le temps d'attente à un arrêt de bus, la RATP propose-t-elle un affichage en temps réel (système Siel), un service baptisé « La RATP dans ma poche » disponible via l'internet mobile, et depuis peu, un système de « flashcodes » permettant d'accéder... à l'internet mobile !

⇒ La mobilité, ça s'apprend



Sylvain ALLEMAND

Journaliste, auteur notamment d'Apprendre la mobilité (éditions CB, 2008), Sylvain Allemand souligne les perspectives offertes par une approche en termes de mobilité et non plus seulement de transport.

Il y a encore quelques années, on parlait principalement de « transports » pour traiter des questions relatives à nos déplacements. Le fait de parler de mobilité n'est pas anodin.

Au vu des défis climatiques auxquels nous devons faire face, ces considérations d'ordre sémantique peuvent paraître dérisoires. En même temps, il importe de s'entendre sur les mots en prenant la mesure des différences d'orientation qu'ils induisent dans le traitement des problèmes sociétaux.

En l'occurrence, si la mobilité est une question de transports, elle ne saurait se réduire à elle. La mobilité, c'est aussi une affaire de compétences et d'aptitudes psychomotrices (se repérer, s'orienter,...), cognitives (mémoriser un parcours, déchiffrer les panneaux de signalisation...) voire psychologiques (ne pas craindre d'affronter la foule, l'inconnu...), que l'on acquiert ou pas au fil de ses expériences de déplacements par les modes de transport collectifs ou personnels. Autrement dit, « on ne naît pas mobile, on le devient ».

Dans une société marquée par la mobilité généralisée, ne pas savoir ou craindre d'utiliser les moyens de transport peut constituer un handicap. D'où le « droit à la mobilité » promu notamment par l'urbaniste François Ascher en constatant combien la possibilité de se déplacer « où on veut et quand on veut », conditionne les autres droits : le droit au logement, le droit à l'emploi, le droit aux loisirs, etc.

Pour aider les usagers à utiliser ses réseaux, un opérateur de transport (la RATP) a d'ailleurs mis en place des « ateliers mobilité ». Leur conception découle de plusieurs constats faits sur la ligne de tramway aménagée entre Saint-Denis et Bobigny (Saint-Saint-Denis) : elle avait beau améliorer l'offre de transport, elle était peu utilisée par les populations locales ou était victime de fraudes importantes. Vérification faite, l'explication suivante a pu être trouvée : la ligne de tramway en question traversait des quartiers à forte concentration de populations illettrées qui n'étaient donc pas en mesure d'utiliser les guichets automatiques dont l'ensemble de la ligne avait été équipée en lieu et place de guichets traditionnels. Cette observation a été le point de départ d'une recherche approfondie mettant en lumière les difficultés rencontrées par une catégorie de jeunes et leur appréhension à l'idée de s'éloigner de leur quartier faute d'une réelle connaissance du réseau de transport francilien (résultat : pour les besoins de leurs stages, beaucoup avaient tendance à démarcher des entreprises non pas en fonction de leur secteur d'activité, mais de leur proximité géographique). De là les ateliers mobilité mis en place à partir de 2007 en partenariat avec des missions locales pour répondre aux besoins spécifiques des jeunes en insertion sociale et professionnelle. Concrètement, ces ateliers organisés sur une demi-journée et animés par des agents de la RATP consistent en une présentation des réseaux de bus, de métro, de RER

et de tramway, mais aussi du système de tarification de l'opérateur, enfin en exercices pratiques autour de la construction de parcours.

Depuis, une réflexion a été engagée pour décliner ce dispositif à l'attention d'autres catégories de population : les retraités dont les compétences en matière de mobilité s'effilochent avec le temps, les touristes qui ne maîtrisent pas notre langue ou ne sont pas familiarisés avec l'organisation de nos réseaux de métro, de bus, etc. Déjà, suite à la création de Vélo'V (Lyon) et de Vélib' (Paris), des associations ont pris l'initiative d'organiser des stages de formation au vélo. Car faire du vélo dans une grande ville, cela s'apprend aussi.

On le voit, l'enjeu d'une mobilité durable (qui en principe intègre le pilier social du développement durable) n'est plus seulement de construire de nouvelles infrastructures ni des modes de transport « écologiques », c'est aussi accompagner l'apprentissage d'une mobilité devenue non seulement centrale dans nos existences mais encore exigeante du fait de la complexité des systèmes de transport.

Entrer dans la problématique des transports durables par le prisme de la mobilité n'a pas pour seul intérêt de mettre en exergue des catégories de population en difficulté. Elle permet aussi de prendre la mesure d'une réalité inverse : à savoir l'agilité qu'une majorité d'individus disposent dans l'art de se déplacer, même au sein d'un système de transport complexe, et qui participe de ce qu'on peut appeler un « capital de mobilité ». Lequel n'est pas fonction du capital économique ni social ou culturel. Des personnes appartenant à des milieux sociaux aisés peuvent se révéler être moins mobiles que des personnes en situation d'apparente précarité (on pense notamment à ces migrants transnationaux qui démontrent des capacités de mobilité importantes à travers leurs déplacements réguliers entre leur pays d'accueil et leur pays d'origine).

Bien plus, entrer dans la problématique des transports par le prisme de la mobilité, c'est prendre la mesure du fait que les individus ne sont plus de simples usagers mais parties prenantes, fût-ce à leur insu, du fonctionnement des systèmes de transport et de leur évolution :

- par la mutualisation des connaissances qu'ils ont de ces systèmes et que certains valorisent jusque sur des sites dédiés à la mobilité ;
- en participant à l'information continue sur l'état du trafic à travers les messages qu'ils peuvent communiquer (depuis leur portable), aux proches ou amis susceptibles d'emprunter telle ou telle ligne ;
- en devenant à leur façon « opérateurs » de la mobilité comme dans le cas des pratiques de covoiturage, informelles ou organisées dans le cadre d'associations.

Ces tendances et pratiques participent d'une évolution profonde tendant à remettre en cause l'opposition traditionnelle entre consommateur et producteur. Evolution que l'on constate dans bien d'autres domaines (celui de l'énergie par exemple où, à la faveur du développement des énergies renouvelable, des consommateurs se transforment en producteurs) et que la sociologue Marie-Anne Dujarier décrit dans son ouvrage *Le Travail du consommateur*. De McDo à E-Bay : comment nous coproduisons ce que nous achetons (La Découverte, 2008). Selon elle, en effet, le consommateur participe de plusieurs manières à la chaîne de production : à travers l'« autoproducteur dirigée » (cas de l'internaute ou du client qui monte lui-même son meuble en kit), la « coproduction collaborative » (alimentée par les multiples données qu'il fournit plus ou moins volontairement sur ses actes d'achat) ou encore le « travail d'organisation » (l'effort qu'il consent pour gérer les contradictions entre son statut de « client roi » et le conditionnement publicitaire dont il fait l'objet...).

Appliquée au domaine de la mobilité, cette analyse devrait offrir des perspectives intéressantes aux opérateurs de transports comme aux autorités responsables des transports dans la mesure où elle induit un changement d'appréhension des citoyens. Ceux-ci ne sont pas que de simples usagers, mais des individus différents, selon les critères classiques relatifs au capital économique et social (âge, niveau de revenu, milieu socio-professionnel...) mais aussi leur niveau de capital mobilité. Ce sont en outre des opérateurs potentiels, par la masse d'information qu'ils contribuent à fournir sur leurs attentes mais aussi l'état d'un réseau. Dans d'autres circonstances, certes marginales mais significatives, ils prennent directement part à la production de services de mobilité (comme dans le cas du covoiturage) ou encore à l'apprentissage (comme dans le cas d'atelier mobilité ou d'échanges de savoir).

Si une mobilité durable passe encore indéniablement par des investissements massifs dans l'amélioration des modes de transport et même la construction de nouvelles infrastructures, elle passe aussi par la prise de conscience d'un changement paradigmatique dans la vision des « usagers ». Sans quoi, il y a un risque de passer à côté du potentiel que constitue la contribution directe quoique souvent informelle des individus au fonctionnement des systèmes de transport et qui peut se révéler précieuse dans la perspective d'une mobilité durable.

⇒ VITICI, portail unique en Champagne-Ardenne



Par Pierre MATHIEU

Vice-président du conseil régional de Champagne-Ardenne, Pierre Mathieu présente la plate-forme VITICI, qui concentre la quasi totalité de l'offre de transports régionale. Un outil puissant pour faciliter l'accès au transport public.

La région Champagne-Ardenne est à la fois vaste et faiblement peuplée (52 habitants au km²) ; elle compte un petit nombre de métropoles (Reims, Troyes, Chalons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Chaumont). Le TER y constitue l'articulation du transport local.

Nous avons accompagné la mise en service du TGV Est, il y a maintenant trois ans, par un accroissement considérable de l'offre et une réorganisation du réseau TER. L'année 2007 a également vu l'élaboration d'un schéma régional des infrastructures et des transports.

Forts de cette dynamique de coordination, et pour mieux faire connaître la nouvelle offre de transports, nous avons choisi de mettre en place une **centrale d'information multimodale**. Elle rassemble aujourd'hui les données de 13 autorités organisatrices sur les 14 que compte la région. Un gros travail a été fait sur l'interopérabilité des centrales de réservation. Aujourd'hui, notre site **vitici.fr**, actif depuis septembre 2009, permet aux usagers d'accéder à l'ensemble de l'information transports régionale.

Nous travaillons également avec la Région Bourgogne dans le but d'offrir une information plus large, véritablement utile aux habitants puisque Dijon ne se trouve qu'à 80 km de Langres.

Bienvenue sur le site de transport en commun de la Région Champagne-Ardenne

Modifier la langue: FR, EN

ITINÉRAIRES | HORAIRES | CARTE | ETAT DU TRAFIC | SERVICES | PARTENAIRES

Vitico
Champagne-Ardenne
l'info transport en am.ccc

ACTUALITÉS

REIMS - MOUVEMENT SOCIAL
Un préavis de grève a été déposé par l'organisation syndicale pour la journée du vendredi 5 février prochain.
De fortes perturbations sont attendues sur l'ensemble des lignes.
Plus d'informations sur www.tur.fr

REIMS - MONTÉE PAR LA PORTE
AVANT DANS LES BUS
Jusqu'à l'été 2010, déploiement progressif de la montée par la porte avant dans les bus et la descente par les portes milieu et arrière.

SNCF - GREVE NATIONALE LE CCOC
Reprise normale du trafic en Champagne Ardenne le jeudi 4 février 2010.
Plus d'informations sur sncf.Champagne_Ardenne

SNCF - PERTURBATIONS
Travaux sur la ligne Reims-Sedan-Longwy du 1er février au 2 avril 2010.

Capture d'écran

Cliquez pour découvrir nos partenaires »

DÉPART

Adresse, Arrêt, Lieu
Arrêt, rue, place ou monument
Commune *

Commune de départ

ARRIVÉE

Adresse, Arrêt, Lieu
Arrêt, rue, place ou monument
Commune *

Commune d'arrivée

QUAND ?

Date *
3 Février 2010

Heure *
Partir après 19 05

VALIDER ou Plus de critères

Bibliographie et Sitographie

La Grande Transition, Pierre Veltz, Seuil, 2008

Sous-titré « La France dans le monde qui vient », cet ouvrage développe une approche prospective. Face aux défis de la mondialisation, à la montée en puissance de l'économie de l'information, à la disparition des repères sociaux et industriels hérités du XIXe siècle, la France s'engage avec réticence dans un processus d'adaptation rythmé par les aléas conjoncturels. Dans ce contexte, l'auteur privilégie l'échelon local comme laboratoire du changement. Une réflexion particulièrement constructive dans le débat sur la réforme des collectivités locales.

2030, le Krach écologique Geneviève Ferone, Grasset, 2008

Une présentation très pédagogique des équations climatiques et énergétiques que nous autres, Terriens, devons résoudre dans les 30 prochaines années. Dans un style direct et accessible, Geneviève Ferone pose les bonnes questions sur le pic pétrolier, le nucléaire, la décroissance ou encore la fuite en avant technologique. Mais l'auteur va plus loin, et touche à l'éthique : « Le krach écologique pose le débat techno-anthropologique (...) La question est clairement de savoir ce qu'est fondamentalement l'essence de l'être humain. ». Si la solution passe bien évidemment par la gouvernance, il est urgent de passer à l'action.

Le Macroscopie Joël de Rosnay, Seuil, 1975

A lire ou à relire, ce livre désormais classique pose les grands principes de l'approche systémique. Au fil des pages, l'auteur tisse des relations étroites entre systèmes complexes, écologie, cycle énergétique, circulation de l'information, suggérant des grilles de lectures qui demeurent innovantes... 35 ans plus tard ! Ainsi, la relation entre économie et écologie (l'analyse énergétique comme principe comptable), ou la notion de déséquilibre contrôlé utilisée pour définir l'économie stationnaire résonnent-elles étonnamment dans le débat actuel sur la recherche d'un nouveau modèle de développement.

Quelle France en 2030 ? Frédéric Denhez, Armand Colin, 2009

Que faire face au réchauffement climatique et à la crise énergétique ? Qu'allons-nous laisser à nos enfants et comment intervenir pour ne pas aggraver la situation ? Cet ouvrage, qui recense les principales conséquences du changement climatique sur notre cadre de vie, et donc sur les activités humaines, propose une série de scénarios dans les domaines de l'agriculture, de l'urbanisme ou des transports. Si l'auteur écarte d'emblée l'hypothèse d'une solution miraculeuse, il mise en revanche sur l'anticipation pour éviter la catastrophe environnementale, économique et sociale. Reste à prendre les bonnes décisions...

Changement climatique, enjeu politique

Jacques Lévy, Presses de Sciences Po, 2008

Cet article est tiré d'un ouvrage collectif réalisé sous la direction de l'auteur, titré « L'Invention du monde ». Professeur de géographie et d'aménagement de l'espace à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, Jacques Lévy pose la question suivante : La conscience écologique mondiale marque-t-elle le retour d'un naturalisme conservateur en politique ? Il souligne pour commencer la difficulté à évaluer la relation entre activité humaine et réchauffement climatique, et dénonce « une *commensuration sauvage* entre connaissance du risque et valeur du risque ». La conscience se transforme en angoisse, et les réponses données relèvent souvent de la repentance. Loin de contester le phénomène du réchauffement climatique, Jacques Lévy prend ses distances avec son utilisation politique, et met en garde son lecteur contre l'influence de la deep ecology, qui prône la décroissance et le retour au traditionalisme.

Le développement durable au regard de la prospective du présent

Sylvain Allemand, L'Harmattan, 2006

Cet ouvrage se base sur les travaux d'un colloque organisé en 2005 au Centre culturel international de Cerisy, intitulé « Entreprises, territoires : construire ensemble un développement durable ? ». Il s'agit plus précisément d'examiner les conditions d'un développement différent, élaboré à l'échelle territoriale. A la base, une démarche prospective qui suppose la co-construction des futurs souhaitables. L'exemple de la commune de Loos-en-Gohelle, dans le Nord-Pas-de-Calais, durement frappée par la fermeture des mines de charbon, montre comment la crise peut devenir le moteur du changement. Le livre ne fait cependant pas l'impasse sur les limites de l'action locale : difficultés de définir le territoire pertinent, cloisonnement des acteurs, risque d'atomisation...

www.ipcc.ch

Le site du GIEC (en anglais, International panel on climate change) propose également les traductions françaises des principaux documents et rapports établis par le groupe d'experts intergouvernemental.

www.pierreradanne.fr

Le site de Pierre Radanne est à la fois le portail de présentation de sa société de conseil, Futur Facteur 4, et le lien vers les Cahiers de Pierre, blog intermittent où l'expert climatique consigne analyses, réflexions et décryptages.

www.ademe.fr/Collectivites/Cible-PEC

Le Plan environnement collectivités est un outil opérationnel de management environnemental. Cet outil développé par l'Ademe permet aux collectivités locales de progresser par étapes afin de construire une politique cohérente, élaborer un programme d'actions, anticiper les contraintes réglementaires, optimiser les coûts, hiérarchiser les priorités. La démarche peut se conclure par une certification ISO14001.

www.agenda21france.org

Ce site présente plus de 400 démarches entreprises à divers niveaux de collectivités ainsi que des retours d'expérience opérationnels français et européens. Du guide méthodologique au rapport prospectif, un certain nombre de publications sont également téléchargeables gratuitement sur le site : « Sommes-nous sur la voie d'une sortie de crise ? », « Agir ensemble pour des territoires durables », « Mobilisation des équipes »...

www.fne.asso.fr/fr/thematiques

France Nature environnement est une fédération d'associations qui a développé une réelle expertise et se place comme force de proposition. FNE a participé aux travaux du Grenelle de l'Environnement. Les dossiers Energie, Transports et Mobilité durable, Territoires offrent une présentation à la fois pédagogique et responsable des enjeux environnementaux.

Ec.europa.eu/climateaction

Le site de la commission européenne répond à la fois aux questions des particuliers, des entreprises et des collectivités. Après un petit quizz pour se mettre en jambes, on peut y trouver tous les projets régionaux soutenus par le Feder, faire le tour de l'actualité dans le domaine du climat et de l'énergie, mais aussi télécharger les documents de référence, comme l'accord de Copenhague.