

A woman wearing a black leather jacket, a yellow scarf, and sunglasses is riding a silver bicycle on a city street. To her right, a modern blue tram is moving. The background features historic European-style buildings with multiple stories and windows. The scene is captured in bright daylight with clear shadows on the pavement.

études

**MOBILITÉ
ET VILLES MOYENNES.
ÉTAT DES LIEUX
ET PERSPECTIVES**

À la suite des élections municipales de mars 2014, la presse nationale, généraliste comme spécialisée, s'est emparée d'un nouveau mouvement qui, selon elle, toucherait plusieurs agglomérations, à savoir une redéfinition, voire même une remise en question, des choix opérés en matière de projets de mobilité durable et de déplacement tels que décidés par les équipes précédentes. En réalité, la vraie question posée est celle de la place de la voiture en centre-ville. Certaines nouvelles équipes considèrent ainsi que l'on est allé trop loin dans l'exclusion de l'automobile des cœurs de villes. Plusieurs mesures prises ont donc été mises en exergue par la presse : suppression de zones piétonnes et de pistes cyclables, recréation de places de stationnement en centre-ville, gratuité à certaines périodes (en particulier le samedi), etc. Le postulat de départ défendu étant que l'éviction de la voiture des centres villes serait défavorable à leur dynamisme commercial.

Cette étude vise non seulement à faire analyser ces mesures et à en expliciter les tenants et aboutissants ; elle lance aussi le débat des facteurs favorisant le dynamisme des centres villes en s'appuyant sur d'autres études qui démontrent le rôle important des mobilités actives (vélo, marche à pied) dans celui-ci.

L'étude permet de démontrer que tous les modes de transport, y compris la voiture, ont leur créneau de pertinence et que chacun d'entre eux participe au dynamisme urbain pour autant qu'on lui laisse la place qui doit lui revenir dans une approche équilibrée. En ce sens, l'adage « *no parking, no business* » est largement insuffisant pour poser les problématiques de la mobilité dans les villes centres et de leur attractivité.

Par ailleurs, cette étude montre que nombre de remises en cause de projets d'équipes précédentes trouvent leurs racines dans l'absence de consensus.

Au regard des enjeux électoraux que constituent le choix d'un mode de transport ou bien encore son tracé dans le paysage local, les équipes municipales ont tout à gagner à privilégier la concertation dans la construction des projets de transport public.

Nous pouvons faire un autre constat : les problématiques sont principalement apparues dans les villes moyennes (de 50 000 à 200 000 habitants) dans lesquelles la part modale de la voiture est traditionnellement importante. Les villes moyennes ont des spécificités en matière de déplacements et plus largement de mobilité, en particulier au regard de leur morphologie urbaine. Les problématiques de déplacement et de mobilité ne sont donc pas du même degré que dans les grandes agglomérations. Aussi, l'un des enjeux majeurs de cette étude est de souligner que la mobilité durable ne doit pas être réservée aux seules métropoles et grandes villes qui ont pu mettre en place

des modes lourds et aménager des infrastructures dédiées aux modes actifs. Il s'agit bien ici de réaffirmer la place des villes moyennes dans la lutte engagée en faveur du report modal et de la transition énergétique. Ce point est d'autant plus important qu'en matière de mobilité, les villes moyennes sont tout autant confrontées à la contrainte croissante des réductions des dotations de l'État aux collectivités locales.

Si les villes moyennes ne partent pas avec les mêmes atouts que les métropoles, elles n'en partagent pas moins avec ces dernières des objectifs, mais aussi des besoins, comme par exemple la desserte des bassins d'emplois afin d'élargir, au-delà de la clientèle captive, l'utilisation de leur réseau de transport urbain.

L'idée d'une complémentarité entre les déplacements en voiture et en transports publics est donc défendue dans les pages qui suivent. Plusieurs

leviers, permettant, tant à la voiture qu'aux modes alternatifs, de « cohabiter » en centre-ville sont explicités : celui du stationnement d'abord, mais aussi les systèmes de covoiturage et d'autopartage. En parallèle, nous abordons aussi la question de la motorisation des ménages. La deuxième voire même la troisième voiture immobilise des moyens financiers considérables pour les familles. Les outils d'incitation, qui pourraient être mis en place par l'État d'une part, ainsi que le renforcement et l'optimisation de l'offre de transports collectifs performants et confortables par ces agglomérations d'autre part permettraient aux ménages de réaliser ainsi d'importantes économies sans diminuer leur mobilité.

Enfin, et quoi que les situations locales soient très hétérogènes d'un territoire à l'autre, il ne faut pas non plus sous-estimer le potentiel qui peut être apporté par l'incitation à la marche ou au vélo en ville

moyenne. Ces pratiques de mobilités actives répondent non seulement à des exigences environnementales, mais aussi de santé publique.

Anne GÉRARD

Vice-présidente du GART

Vice-présidente transports, déplacement et voirie communautaire de Grand Poitiers

Sébastien MARTIN

Administrateur du GART

Président du Grand Chalons

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
MÉTHODOLOGIE	11
1. ÉTAT DES LIEUX	13
A. Une domination sans partage de l'automobile ?	14
1. UNE PART MODALE PRÉDOMINANTE	14
2. ENTRE VOYAGEURS CAPTIFS ET IMAGE DÉPRÉCÉE : DIFFICULTÉS DU TRANSPORT COLLECTIF	18
B. Un cadre juridique et financier différent	20
1. SUR LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS	21
2. L'OFFRE ET L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES MOYENNES	24
2. LA MOBILITÉ DURABLE EST-ELLE ENCORE UNE PRIORITÉ ?	31
A. Un enjeu électoral	32
1. ÉLECTIONS MUNICIPALES DE 2014 : DES ARGUMENTS EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE ?	32
2. VOITURE ET ATTRACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE, UNE IDÉE REÇUE QUI A LA VIE DURE	36
3. PIÉTONISATION, TCSP : QUELS EFFETS OBSERVÉS SUR LE COMMERCE ?	39
B. La crise des finances publiques, une difficulté supplémentaire pour la mobilité durable	40
1. UN TAUX DE COUVERTURE QUI SE DÉGRADE	41
2. DES RESSOURCES QUI S'ESOUFFLENT	42

3. RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES	47
A. Intégrer la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec les modes alternatifs	49
1. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE « VOITURES PARTAGÉES »	50
2. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE COVOITURAGE	54
3. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE RABATTEMENT INCITANT À L'USAGE DE MODES ALTERNATIFS	57
4. RATIONALISER L'USAGE DE LA VOITURE PAR LE LEVIER DU STATIONNEMENT	58
5. POSER LA QUESTION DE LA DEUXIÈME, VOIRE LA TROISIÈME VOITURE	59
B. Faire évoluer les réseaux de transport collectif et développer des solutions coordonnées de mobilité	61
1. RATIONALISER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF EN S'APPUYANT SUR LES AXES STRUCTURANTS	61
2. IDENTIFIER ET RECHERCHER DES MOYENS DE TRANSPORT PLUS « ÉCONOMIQUES » ET FLEXIBLES	63
3. DÉVELOPPER « L'INNOVATION DE SERVICES » PLUTÔT QUE « L'INNOVATION DE PRODUIT »	65
4. DÉVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ DE MANIÈRE COORDONNÉE AVEC LES OFFRES ALTERNATIVES	66
5. DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO AVEC DES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS	69
6. PENSER L'INTERMODALITÉ EN PRENANT EN CONSIDÉRATION LA POLITIQUE GLOBALE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT	70
7. DÉVELOPPER LA COMMUNICATION, LA PÉDAGOGIE ET LA CONCERTATION	72
CONCLUSION	74
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	76
ANNEXES	79



INTRODUCTION

Les élections municipales de mars 2014 ont suscité de nombreuses interrogations, et parfois de vives inquiétudes, sur des remises en cause totales ou partielles de projets de mobilité durable dans un certain nombre d'agglomérations de taille moyenne. Ce phénomène s'est souvent accompagné d'une série de mesures en faveur d'un retour de l'automobile dans le cœur de ville.

Olivier Razemon¹ est le premier à évoquer ce phénomène dans un article² qui va susciter un intérêt médiatique certain. Quelques semaines plus tard, le site *slate.fr* publie «L'inimaginable retour de la voiture en ville»³ - un article rédigé par le consultant Franck Gintrand qui, s'il valide le panorama dressé par Olivier Razemon, n'en demeure pas moins favorable au retour de la voiture en ville⁴. Quelques mois s'écoulent et la presse spécialisée s'empare également du sujet. Gilles Dansart, directeur de *Mobilette*, constate, dépité, «qu'après des années de voiture-bashing, le temps est venu de la rédemption» et que «l'automobiliste semble bien plus fort que le citoyen»⁵. La revue *Transport public* insiste, quant à elle, sur les nouveaux usages de l'automobile pour conclure qu'en étant «moins polluante, plus partagée, l'automobile fait de la résistance en centre-ville»⁶.

De son côté, dès le mois de juillet 2014, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

(FNAUT) s'était également alarmée de cette situation, en particulier des remises en question de projets de transports collectifs en site propre (TCSP). À la suite d'une enquête menée dans cinquante villes au cours du second semestre 2014, la FNAUT craignait rien de moins qu'un «retour à l'obscurantisme des années Pompidou»⁷.

Plusieurs élus en charge des transports se sont également inquiétés lors de l'Assemblée générale de renouvellement du GART, le 10 septembre 2014. Ils ont ainsi expressément demandé au président nouvellement élu, Louis Nègre, d'en mesurer l'ampleur, d'en comprendre les facteurs explicatifs, et, le cas échéant, de prendre toutes les dispositions en vue d'infléchir ces politiques et de rappeler la nécessaire inscription de la mobilité durable dans les politiques à long terme des collectivités.

Le temps des passions électorales étant désormais passé et, avec lui, celui des mesures symboliques fortes de début de mandat, il revenait au GART de se pencher sur ce dossier. L'objet de cette étude sera donc de mesurer le degré de contestation des politiques de mobilité durable lors des dernières élections municipales. Il ne s'agira cependant pas de distribuer blâmes ou éloges, compte-tenu du principe de libre administration des collectivités auquel le GART est très attaché, d'autant que la culture «mobilité durable» n'est pas la même d'une ville à l'autre. C'est la raison pour laquelle il serait plus intéressant de dresser un état des lieux des politiques de mobilité et de rappeler également les moyens, juridiques et financiers, dont ces autorités organisatrices disposent pour mettre en œuvre des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme. Il s'agira enfin de dégager des

1 : Journaliste et auteur du blog «L'interconnexion n'est plus assurée. Chronique impatiente de la mobilité quotidienne» : <http://transports.blog.lemonde.fr/a-propos/>

2 : <http://transports.blog.lemonde.fr/2014/07/20/ces-nouveaux-maires-qui-reintroduisent-la-voiture-en-ville/>

3 : Franck Gintrand, «L'inimaginable retour de la voiture en ville» :

Slate.fr, 29 septembre 2014. <http://www.slate.fr/story/91611/inimaginable-retour-en-ville-de-la-voiture>

4 : En particulier dans son autre article «Pour les villes moyennes, demain, il sera trop tard» <http://www.slate.fr/story/88883/villes-moyennes-demain-il-sera-trop-tard> où l'auteur considère

que rendre la voiture à nouveau la bienvenue en centre-ville constitue une «mesure courageuse».

5 : Gilles Dansart, «La voiture, retour en force», *Mobilette* [en ligne], 6 février 2015. Disponible sur : <http://www.mobilette.com/le-retour-en-force-de-la-voiture/>

6 : Christophe Guillemin, «La voiture "réinventée", de retour en

centre-ville ?», *Transport public*, mai 2015, n°1157, p. 22-30.

7 : FNAUT, «L'automobile : nouvelle image, nouveaux usages». FNAUT-Infos, décembre 2014, n°230. FNAUT, «Après les élections municipales : pas de tramways, des parkings !», FNAUT-Infos, juillet-août 2014, n°226.

pistes pour poursuivre l'objectif de report modal qui constitue l'une des raisons d'être du GART – et celui que la collectivité nationale s'est fixée depuis le Grenelle de l'environnement – mais des pistes qui tiennent compte à la fois du nouveau contexte financier et de la place effective de la mobilité durable dans les villes moyennes.

Encore faut-il déjà s'entendre sur ce que l'on entend par « agglomération de taille intermédiaire »⁸. Les tentatives de définitions sont aussi nombreuses que disparates. Sans doute Roger Brunet⁹ n'avait-il pas tort de considérer qu'il s'agit là avant tout d'un « objet réel non identifié »¹⁰, tant il est difficile de le définir avec précision, à plus forte raison si l'on souhaite entreprendre des comparaisons internationales. D'un point de vue national, on trouve également des définitions concurrentes. Ainsi, la DATAR considère les aires urbaines de 30 000 à 300 000 habitants, là où l'INSEE, le CEREMA et l'association Villes de France (anciennement Fédération des villes moyennes) prennent en compte les pôles urbains de 20 000 à 100 000 habitants et leur aire urbaine. Compte-tenu de l'arbitraire déjà en vigueur, nous avons décidé de considérer l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial¹¹ est compris entre 50 000 et 200 000 habitants.

En d'autres termes, la ville moyenne pourrait se définir en creux, située entre l'entre-deux de la métropole, d'un côté, et de la petite ville, de l'autre. Elle joue « le rôle de pivot, d'articulation, entre l'échelle nationale et l'échelle locale »¹².

L'affirmation des métropoles par la loi MAPTAM fait craindre une polarisation toujours plus importante

autour de celles-ci et un accroissement des inégalités territoriales. La nouvelle carte à 13 régions prévue par la loi NOTRe aura un impact fort sur l'organisation du territoire français. Dans ce contexte de réformes territoriales, les agglomérations intermédiaires doivent trouver leur place, ne serait-ce que parce qu'elles regroupent près d'un quart de la population et doivent préserver, sinon retrouver, leur dynamisme économique et leur attractivité.

L'un des enjeux majeurs de cette étude est de souligner que la mobilité durable ne doit pas être réservée aux seules métropoles et grandes villes qui ont mis en place des modes lourds et ont aménagé des infrastructures dédiées aux modes actifs. Il s'agira de réaffirmer la place des villes moyennes dans la lutte engagée en faveur du report modal et de la transition énergétique. À ce titre, le développement et la promotion de la mobilité durable dans les villes moyennes doit rester un objectif majeur des politiques publiques au cours des prochaines années¹³. Ce point est d'autant plus important qu'en matière de mobilité, les villes moyennes risquent fort d'être prises – et probablement davantage dans les années à venir – entre le marteau des réductions des dotations aux collectivités et l'enclume de la réduction des services des trains d'équilibre du territoire, n'offrant ainsi à leurs habitants peu de solutions de mobilité en dehors de la voiture individuelle. Or, en dépit de moyens juridiques et financiers bien moindres, les villes moyennes partagent, avec les métropoles, des objectifs et des besoins communs en matière de report modal. À l'heure de la COP21, il ne saurait y avoir en France de politiques volontaristes en matière de réduction des émissions polluantes sans tenir compte des villes moyennes.

8 : Par commodité de langage, les expressions « agglomération de taille intermédiaire », « agglomération moyenne », « ville moyenne » désigneront le même objet.
9 : Géographe, directeur de recherche émérite du CNRS.

10 : Roger Brunet, « Territoires de France et d'Europe ». Raisons de géographe, Paris, Belin, 1997, p. 188.
11 : Depuis la promulgation de la loi NOTRe, on parle, non plus de périmètre de transport urbain, mais de « ressort territorial » des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

12 : Jean-Paul Carrière, « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », *Hégémonie de la ville. Réalités industrielles*, Annales des Mines, février 2008, p. 18-25.

13 : Le GART avait déjà pris la mesure de la problématique de la mobilité durable dans les villes moyennes en organisant, en partenariat avec la Fédération de Maires de Villes Moyennes (FMVM) et avec le soutien d'Amiens Métropole et de l'Association des Maires de Grandes Villes de France

MÉTHODOLOGIE

Outre les traditionnelles recherches bibliographiques, l'étude repose sur des :

- Auditions d'une dizaine de représentants d'institutions, d'associations, d'exploitants de transport, et de personnalités de la haute administration. La liste des personnes auditionnées se trouve en annexe 1.
- Expertise et statistiques du GART : utilisation des données du pôle Observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique et du pôle Mobilité durable.
- Témoignages des directeurs transport des agglomérations de plus de 100 000 habitants (hors métropoles) recueillis lors de la réunion des directeurs transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants organisée par le GART.

(AMGVF) un colloque sur ce thème en 2010 : « GART, Mobilité durable dans les agglomérations de taille intermédiaire. Solutions innovantes et attractives », colloque du 6 octobre 2010, 43 p., actes du colloque téléchargeable à l'adresse suivante :

<https://www.gart.org/S-informerNos-publications/Mobilite-durable-dans-les-villes-et-les-agglomerations-de-taille-intermediaire-solutions-innovantes-et-attractives>



ÉTAT DES LIEUX

1

Il faut prendre la précaution de considérer que les villes moyennes représentent des territoires très hétérogènes et diversifiés de par leur morphologie et armature urbaines, leur proximité avec des territoires urbains ou métropolitains, sans oublier la question de la densité du territoire. Mais au-delà de ces spécificités territoriales, les villes moyennes ont en commun une prédominance de la voiture particulière dans les déplacements (et un attachement à cette dernière). A cela s'ajoute des moyens plus limités pour les AOM, comparativement tout du moins aux métropoles. En réalité, au regard des cadres juridique et financier propres aux AOM de taille intermédiaire, ce sont deux groupes d'agglomérations qui apparaîtront à la lecture de cette partie, les agglomérations de moins de 100 000 habitants et celles de 100 à 200 000 habitants.

A. Une domination sans partage de l'automobile ?

Évoquer la question de la mobilité dans les villes moyennes fait immédiatement surgir la question de la place de la voiture dans les déplacements.

1. UNE PART MODALE PRÉDOMINANTE

Rappelons en préalable que, dans les grandes agglomérations, les politiques de déplacements et de mobilité très volontaristes menées depuis la décennie 1990 ont porté leur fruit. On constate en effet une baisse tendancielle de la part modale de la voiture passant, pour certaines d'entre elles, en dessous du seuil symbolique des 50% - telles que Strasbourg, Grenoble, Lyon (graphique ci-contre).

À contrario, dans les agglomérations moyennes, la tendance est à la très nette prédominance de la voiture, et d'une faible utilisation des transports collectifs et des modes actifs (marche, vélo). Alors que dans les grandes agglomérations, la mobilité en voiture particulière compte pour environ 2,1 déplacements chaque jour, elle en représente 2,6 dans les villes moyennes. L'analyse des Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) du CEREMA montre que la part modale de la voiture y est située aux environs de 70%¹⁴ (tableau ci-contre).

¹⁴ : CERTU, « La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010. », Editions du CERTU, Collection Dossiers, mars 2011, 68 p.

Évolution de la répartition modale TC/VP dans plusieurs métropoles

		Modes actifs	Transports collectifs	Voiture particulière	Deux roues et autres modes
RENNES	2000	31%	10%	58%	1%
	2007	32%	13%	54%	1%
LILLE	1998	31%	7%	60%	2%
	2006	33%	9%	56%	2%
TOULOUSE	2004	24%	9%	64%	3%
	2013	24%	13%	60%	3%
GRENOBLE	2002	33%	13%	52%	2%
	2010	35%	16%	48%	1%
STRASBOURG	1997	37%	9%	52%	2%
	2009	41%	12%	45%	2%
MARSEILLE	1997	33%	11%	55%	1%
	2009	35%	11%	50%	4%
LYON	1995	32%	14%	53%	1%
	2006	34%	15%	49%	2%

Source : CERTU, Enquêtes Ménages Déplacements, 2013

Part modale dans les agglomérations moyennes

Voiture	Marche	TC	Vélo	Deux roues motorisés et autre mode
68%	23%	5%	2%	2%

Source : à partir de CEREMA, Enquêtes Déplacements Villes Moyennes, 2013.

Une analyse plus fine des enquêtes déplacements des villes moyennes montre toutefois quelques disparités (graphique ci-contre) :

- Certaines agglomérations de taille moyenne se situent au-dessus de 70% de part modale de la voiture particulière : c'est le cas par exemple à Albi, Draguignan, Laval, Niort ou Quimper ;
- D'autres ont une part modale se situant en dessous, comme par exemple Chalon-sur-Saône (66%), Blois (65%), Arles (64%), la « palme » revenant à l'agglomération de la Rochelle (58%) qui a su développer des solutions de mobilité innovantes, et opérer un véritable report modal vers les transports collectifs, mais surtout vers les modes actifs (vélo, marche).

Compte-tenu de cette prédominance, il importe de souligner d'emblée que parler d'un « retour de la voiture dans les villes moyennes » constitue une sorte d'abus de langage, dans la mesure où la voiture n'a jamais déserté ces agglomérations¹⁵. Qu'on le veuille ou non, elle est et elle restera pour longtemps encore le mode de déplacement avec lequel les autorités locales devront compter. En raison du contexte financier des collectivités, il paraît difficile d'envisager, à l'échelle nationale, une inflexion majeure à l'horizon des prochaines années.

Comme le souligne l'étude du CERTU, la forme urbaine est l'un des principaux facteurs influant sur les pratiques modales. La densité bien plus importante des grandes agglomérations favorise l'usage de la marche. Elle est

également favorable au développement d'une offre en transport public compte-tenu de la population à desservir et de la concentration des activités.

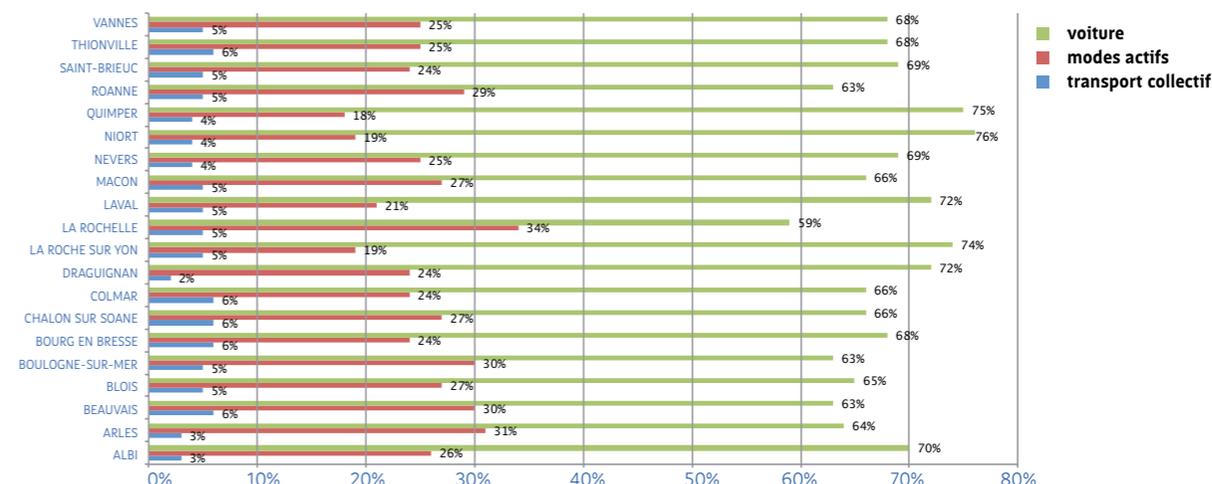
L'autonomie plus faible des villes moyennes et les échanges avec l'extérieur favorisent l'automobile. La faible densité des villes moyennes et l'augmentation des distances (notamment pour le domicile-travail) nécessitent un maillage très fin du territoire en transports collectifs et, donc, particulièrement onéreux à mettre en œuvre pour les autorités organisatrices de la mobilité. Or, on le sait, les transports collectifs (à plus forte raison s'agissant des modes lourds) ne sont pas viables économiquement et performants sans un minimum de densité. Faute de desservir avec la fréquence et la régularité requise les principaux lieux d'un bassin de

vie (qui s'affranchit souvent, au passage, des frontières administratives et du périmètre d'action des AOM), le recours à la voiture s'impose à la fois comme une évidence et comme une nécessité. A l'heure où les tensions sur le marché du travail impliquent une disponibilité toujours plus grande des individus (horaires décalés, travail à temps partiel, de nuit, etc.), il apparaît difficilement imaginable de voir une offre de transport public répondre pleinement à la demande, notamment lorsque la fréquence aux heures de pointe est d'un bus à la demi-heure... En d'autres termes, les gens n'ont souvent pas d'autre choix que de posséder un véhicule. Dans ces conditions, les discours dénonçant les méfaits de la voiture (ou du diesel) sur l'environnement ne peuvent rencontrer qu'un écho limité, pour ne pas dire tout à fait nul.



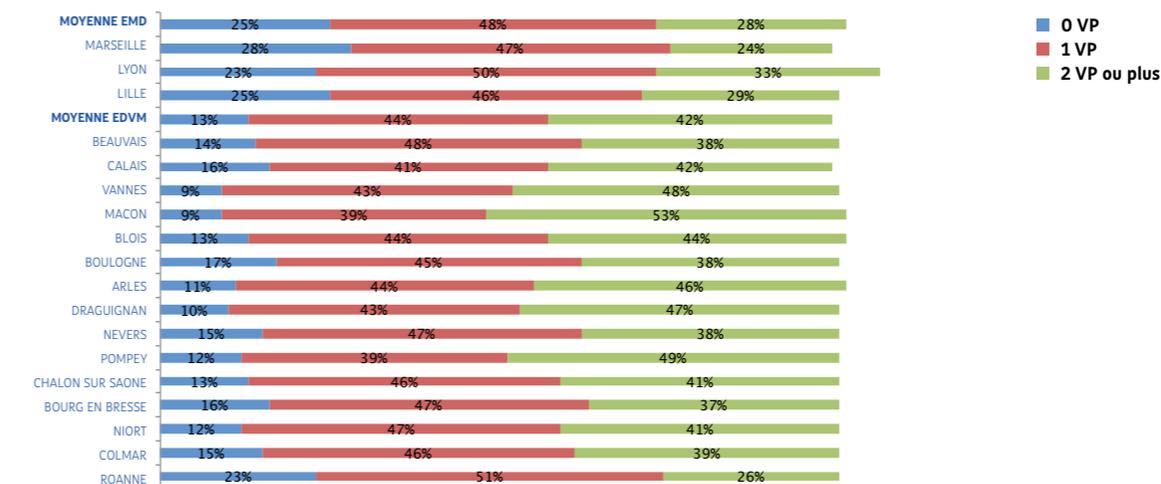
¹⁵ : Franck Michel, Directeur marketing et territoire chez Transdev, audition du 21 avril 2015 au GART.

Répartition modale dans quelques agglomérations moyennes



Source : CEREMA, Enquêtes ménages déplacements dans les villes moyennes, 2014

Motorisation des ménages dans 15 villes moyennes et 3 métropoles



Source : CERTU, La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010., Editions du CERTU, Collection Dossiers, mars 2011, 68 p.

S'ajoute à cela une autre spécificité des villes moyennes : un taux de motorisation des ménages supérieur à ceux vivant dans les métropoles.

42% des ménages possèdent au moins deux véhicules, contre 29% dans les grandes agglomérations (graphique ci-contre). L'absence de contraintes liées au stationnement, au prix du foncier et, donc, à la difficulté de trouver un parking agit directement sur la possession d'un second, voire même d'un troisième véhicule. Mais on touche aussi à la persistance d'une culture de l'automobile encore largement prégnante dans ces territoires. Pour mémoire, 50% des trajets en ville sont inférieurs à 3 km, 15% à 500m¹⁶. Plus de la moitié des déplacements pourrait donc être effectué sans recourir à sa voiture. Mais n'oublions pas que la voiture est synonyme de confort et de liberté. Elle est aussi la marque d'une réussite sociale – même s'il semble de plus en plus que le « fétichisme » de la possession d'un véhicule décroît avec le niveau de diplôme, dans les grandes villes tout du moins¹⁷.

De fait, tant que les effets de structure feront corps avec l'imaginaire, espérer un véritable changement de comportement des habitants de ces territoires sous l'effet d'une soudaine prise de conscience, par exemple, du changement climatique relève, au mieux, d'une certaine utopie.

2. ENTRE VOYAGEURS CAPTIFS ET IMAGE DÉPRÉCÉE : DIFFICULTÉS DU TRANSPORT COLLECTIF

Les transports publics souffrent en parallèle de plusieurs handicaps. En premier lieu, et pour le dire sans ambages,

les transports publics sont encore largement le choix de déplacement de ceux qui n'ont pas d'autre choix. Dans les villes moyennes, les usagers sont essentiellement ce que l'on coutume d'appeler des « captifs » : scolaires, étudiants, précaires, comme le confirment les données du CEREMA (figure ci-contre).

Il est certain que le transport public dans les agglomérations de taille intermédiaire peine encore à attirer les actifs¹⁹. C'est là une différence majeure avec les usages des transports collectifs dans les grandes villes, où la densité de population et la desserte en transport collectif des zones d'activité, couplée à une qualité de service (amplitude, fréquence, information voyageur, billettique intégrée, etc.) permet d'attirer une partie des actifs.

Ces éléments sont à mettre en relation de l'image véhiculée par les transports collectifs dans les villes moyennes. Les transports publics pâtissent d'une image globalement négative. Paraphrasant Jacques Séguéla²⁰, un des exploitants auditionné a pointé cet aspect : « le transport public, est-ce que ça ne veut pas dire que j'ai raté ma vie ?²¹ ».

L'image des transports collectifs dans les villes moyennes

« L'une des missions importantes des AOM et des opérateurs de transport doit se concentrer autour de l'image véhiculée par les transports collectifs et de leur dimensionnement. L'usage de grands véhicules, par exemple des véhicules articulés, dimensionnés pour 2h30 par jour et 170 jours dans l'année, peu remplis en heures creuses, renvoie une image plutôt négative. Cette image de « bus vide » tend à démontrer qu'il s'agit d'un moyen de transport massif peu utilisé par les habitants de l'agglomération²² ».

en commun dans les villes moyennes. De même, il nous a semblé qu'il s'agissait pour eux davantage de fidéliser la clientèle captive que d'attirer les actifs.

20 : Qui avait déclaré, le 23 février 2009, à l'émission « Les Quatre vérités » (France 2) : « Si à cinquante ans, on n'a pas une Rolex,

on a quand même raté sa vie ! »

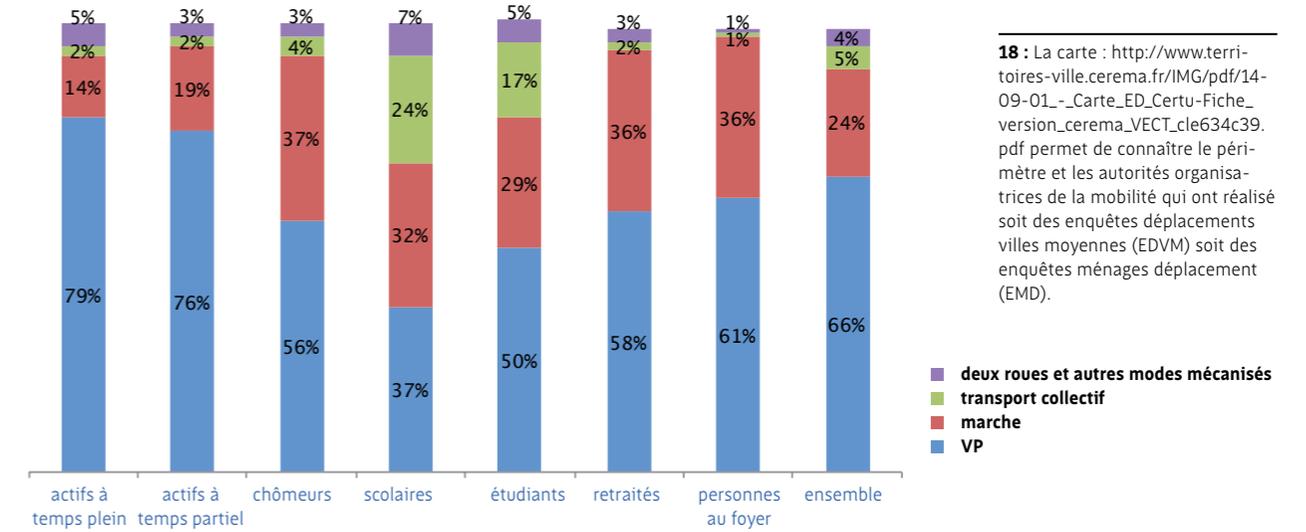
21 : Eric Chareyron, Directeur Prospective, Modes de Vie & Mobilité dans les Territoires, Keolis, audition du 8 avril 2015.

22 : Eric Chareyron, Directeur Prospective, Modes de Vie & Mobilité dans les Territoires, Keolis, audition du 8 avril 2015.

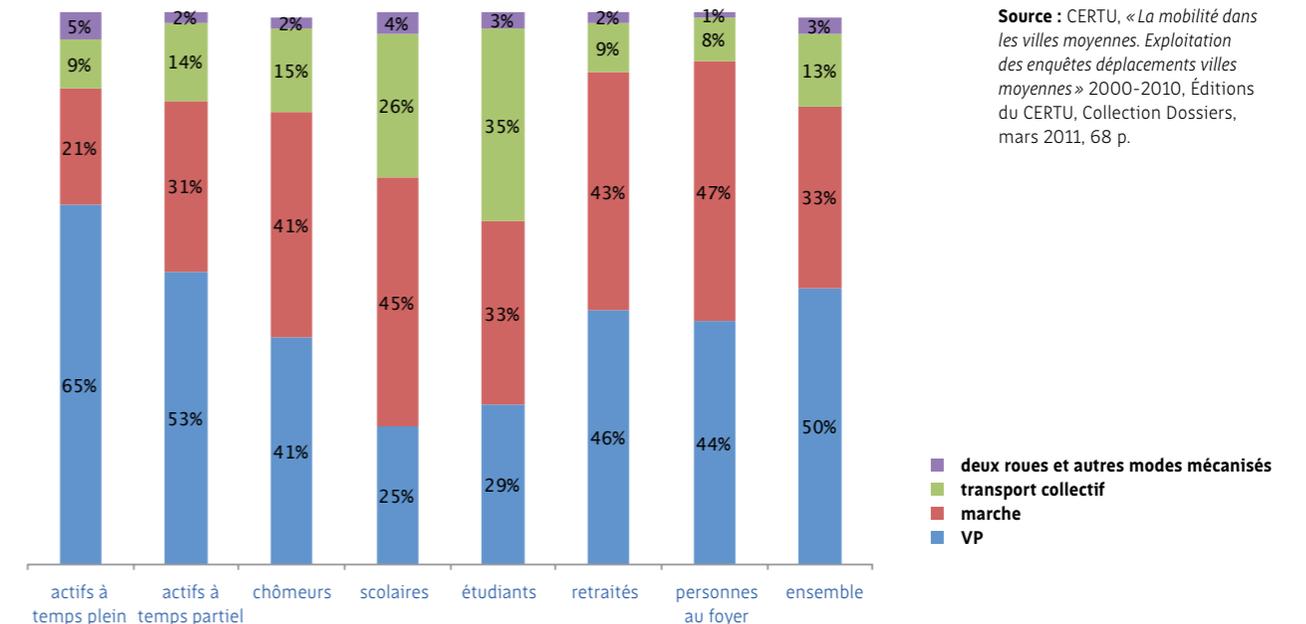


État des lieux

Répartition modale des déplacements selon le statut des personnes : EDVM et EMD¹⁸ - Cerema



18 : La carte : http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/14-09-01_-_Carte_ED_Certu-Fiche_version_cerema_VECT_cle634c39.pdf permet de connaître le périmètre et les autorités organisatrices de la mobilité qui ont réalisé soit des enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM) soit des enquêtes ménages déplacement (EMD).



Source : CERTU, « La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes » 2000-2010, Éditions du CERTU, Collection Dossiers, mars 2011, 68 p.

Au-delà de l'image de bus vides en journée, celle de TC saturés aux heures de pointes – songeons en particulier aux bus bondés de scolaires plus ou moins dissipés... – ne contribue pas forcément à renforcer leur attractivité. Rappelons que le confort reste un élément important de l'attractivité des transports publics. En cela, il ne faut pas non plus oublier « l'effet ligne 13 » (en référence à la ligne 13 du métro parisien, la plus saturée du réseau). D'aucuns préfèrent rester dans leur voiture, quitte à subir les bouchons, mais au moins avec le confort inhérent à son « salon roulant²³ », plutôt que de subir la promiscuité et ses aléas²⁴.

Malgré ces difficultés, les agglomérations de taille intermédiaire se sont résolument engagées en faveur de la mobilité durable, comme nous allons le voir. Des politiques de mobilité durable mises en œuvre avec des ressources financières et un cadre juridique plus contraignants que ceux des métropoles.

B. Un cadre juridique et financier différent

On pourrait qualifier les politiques de mobilité menées au niveau national, depuis le début des années 1970, comme des tentatives de rattrapage des errances du « tout-voiture » consubstantiel aux Trente glorieuses. De fait, gouvernements et législateurs ont lancé des actions que l'on peut classer en deux catégories : celles qui octroient des financements aux collectivités pour offrir un meilleur service public de transport, d'une part, et celles qui donnent un cadre juridique permettant de mieux planifier les déplacements et de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, d'autre part. Ainsi :

État des lieux

- l'institution du versement transport pour l'Île-de-France en 1971 et son extension progressive aux agglomérations de province à partir de 1973 pour financer les politiques de transport public ;
- le lancement du concours Cavaillé de 1975 qui pose les bases de la réintroduction du tramway dans les grandes villes ;
- la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 qui fonde les politiques de mobilité ;
- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 ;

²³ : Pour reprendre une expression d'Olivier Razemon, audition du 08 avril 2015 au GART.

²⁴ : Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, lancé le 9 juillet 2015.

- le Grenelle de l'Environnement ;
- la Loi MAPTAM qui marque notamment l'affirmation des Métropoles, la transformation des AOTU en AOM et la dépenalisation du stationnement payant de surface ;
- la loi NOTRe qui prévoit la création de 13 grandes régions et le transfert des compétences transport du département vers les régions.

Il ne saurait y avoir de bon état des lieux sans prendre en considération un état des moyens. Sur ce point, force est de constater que les agglomérations de taille intermédiaire n'ont pas été les mieux armées.

1. SUR LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Instaurés par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, les Plans de déplacements urbains (PDU) ont vocation à planifier la mobilité quotidienne, en visant une diminution du recours à la voiture particulière²⁵. Inclus dans un système de documents de planification sectoriels, les PDU ont vocation à proposer à la fois des orientations pour l'aménagement du territoire – qui sont opposables aux Plans locaux de l'urbanisme (PLU) – mais également des actions concrètes à mettre en œuvre pour rendre possibles des alternatives soutenables de mobilité. Ces objectifs et actions doivent porter sur un certain nombre de domaines imposés par la loi (article L. 1214-2 du code des transports), parmi lesquels :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine,

notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité ;
- l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

État des lieux

²⁵ : Les développements qui suivent s'appuient principalement sur deux publications : GART, *Plans de déplacements urbains : panorama 2009, 2010*, 119 p. ; et la synthèse des débats du colloque : GART, CNFPT, CERTU, RST, *Nouveaux plans de déplacements urbains - Nouveaux enjeux*.

Les PDU, 30 ans après le LOTI, organisé par le GART, le CNFPT, le CERTU et RST (avril 2013), téléchargeable sur http://www.evenements.cnfpt.fr/rstt/index.php?option=com_content&view=article&id=25

Les AOM ne sont soumises à l'obligation d'élaborer un PDU qu'à condition de faire partie d'une agglomération²⁶ dépassant les 100 000 habitants, comme le prévoit la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Au-dessus de ce seuil, les AOM sont amenées à avoir une vraie réflexion sur les déplacements et leur articulation et mettre en cohérence leurs politiques de déplacement et d'aménagement. Ceci pourrait laisser supposer une certaine différence entre les territoires munis d'un PDU et ceux qui ne le sont pas.

Il n'en reste pas moins que plus d'un tiers des autorités organisatrices de la classe 50 000 - 100 000 habitants ont élaboré des documents de planification de la mobilité - là où, rappelons-le, la loi ne les oblige pas à le faire (tableau ci-contre).

De plus, 17 nouvelles AOM ont récemment choisi de se lancer elles-aussi dans l'élaboration d'un document de planification de la mobilité, ce qui permettra de porter cette proportion à 55%.



En d'autres termes, il serait erroné de dire que les collectivités locales ont laissé faire le « tout automobile » en se contentant des seules obligations légales en matière de transport public. La sensibilisation des élus aux problématiques de mobilité durable est avérée. Cela mérite d'autant plus d'être souligné que les principales causes à l'absence d'un PDU tiennent à la lourdeur de la procédure ainsi qu'au manque de moyens logistiques, humains et financiers.

²⁶ : Il faut donc se reporter à la taille de l'agglomération telle que définie par l'INSEE, et non à la taille du périmètre de transports urbains.

À cet égard, les pouvoirs publics pourraient mobiliser plus de moyens pour inciter un nombre plus important d'AOM à élaborer des PDU volontaires en apportant des solutions simples à ces problèmes, notamment s'agissant des questions que pose le portage de projet. Lorsqu'elles se sentent démunies, les AOM peuvent toujours faire appel à un organisme extérieur (bureau d'études ou agence d'urbanisme, selon les cas) dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, mais cela leur demande d'investir, et toutes les AOM n'ont pas les moyens financiers suffisants. Les services de l'État pourraient, à l'instar de ce qui se fait pour les PLU, développer leur aide, outre financière, en assurant des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage ou d'aide à la maîtrise des procédures légales. Cela permettrait de guider des AOM qui souhaitent élaborer un document de planification de la mobilité mais qui y renoncent devant l'ampleur de la tâche. Par ailleurs, pour répondre aux difficultés liées à la mobilisation des moyens financiers, une structure pourrait se charger d'informer et d'orienter les AOM dans leurs demandes de subventions auprès des différents financeurs potentiels, notamment pour les plus petites agglomérations. Là encore, l'objectif est de faire en sorte que les freins actuels à l'élaboration des PDU disparaissent.

Les PDU sont des outils qui ont leur importance dans la mesure où ils sont des occasions de débats locaux, de pédagogie, sur le thème de la mobilité, tant au niveau des élus que des techniciens et des citoyens. La démarche PDU a désormais trente ans. Les premières générations de PDU ont été axées autour du développement

PDU de la classe 50 000 - 100 000 habitants

	PDU volontaires	PDU obligatoires ²⁷	Autres documents de planification	Documents en cours d'élaboration	Ressort territorial
Nombre	13	4	15	17	88
Pourcentage sur la classe 50-100 000 hab.	15%	4,5%	17%	19%	100 %

Source : Base de données « PDU », Cerema, 2014.

²⁷ : Certains ressorts territoriaux d'AOM de moins de 100 000 habitants sont soumis à un PDU obligatoire car ils sont inclus dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.

de l'infrastructure TC - mouvement que l'État a accompagné via le retour des trois appels à projets TCSP. La dernière génération témoigne davantage d'une logique de services (co-voiturage, autopartage, incitation à la marche et au vélo, accompagnement au changement de comportement, etc.). Il est à espérer que les suivantes mettront encore plus l'accent sur les flux de circulation générés par les grands centres commerciaux de périphérie. Ce point nous semble important ici car, comme nous le verrons dans la seconde partie, la question de la dévitalisation des centres villes se pose aujourd'hui avec une acuité particulière dans certaines agglomérations de taille intermédiaire. Rappelons à cet égard qu'en Suisse, les PLU commencent à avoir des prescriptions précises pour les permis de construire déposés par des promoteurs de centres commerciaux, ou par des maîtres d'ouvrage de grands équipements. Ceux-ci doivent produire des estimations des nombres de déplacements en voiture individuelle qu'ils vont générer, et doivent s'engager à ne pas dépasser un certain quota pour obtenir leur permis.

2. L'OFFRE ET L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES MOYENNES

Si l'on a pu constater un indiscutable volontarisme des AOM avec la mise en place des PDU là où ils ne sont pas obligatoires, on s'aperçoit que ce volontarisme ne se dément en rien dès qu'il s'agit de mettre en lumière le développement de l'offre.

Rappelons tout d'abord que les sources de financement des transports urbains, autres que les recettes commerciales, sont le versement transport (VT) de la part des employeurs

publics et privés, les subventions de l'État et les dotations des collectivités dont notamment la participation du budget principal au budget annexe transport (graphique ci-contre).

a. Le versement transport, le nerf de la guerre

Le VT est un impôt, affecté au financement des transports urbains de province et d'Île-de-France et assis sur la masse salariale des employeurs de plus de 9 salariés²⁸. Ce sont les AOM qui en fixent le taux applicable sur leur ressort territorial dans la limite des plafonds définis par l'État. C'est grâce au VT que les AO ont pu développer l'offre et mettre en œuvre des transports collectifs en site propre. Mais, en matière de perception du VT, les agglomérations moyennes ne sont pas logées à la même enseigne. Celles de la classe 50-100 000 habitants disposent d'un taux maximal de VT bien inférieur, comme le montre le tableau ci-contre.

Le taux maximal autorisé par la loi ne veut pas dire que toutes les agglomérations ont effectivement atteint le plafond (nous le verrons au cours de la seconde partie), mais il est en revanche un indicateur précieux en ce qu'il mesure clairement les différences de moyens entre les deux classes d'agglomérations

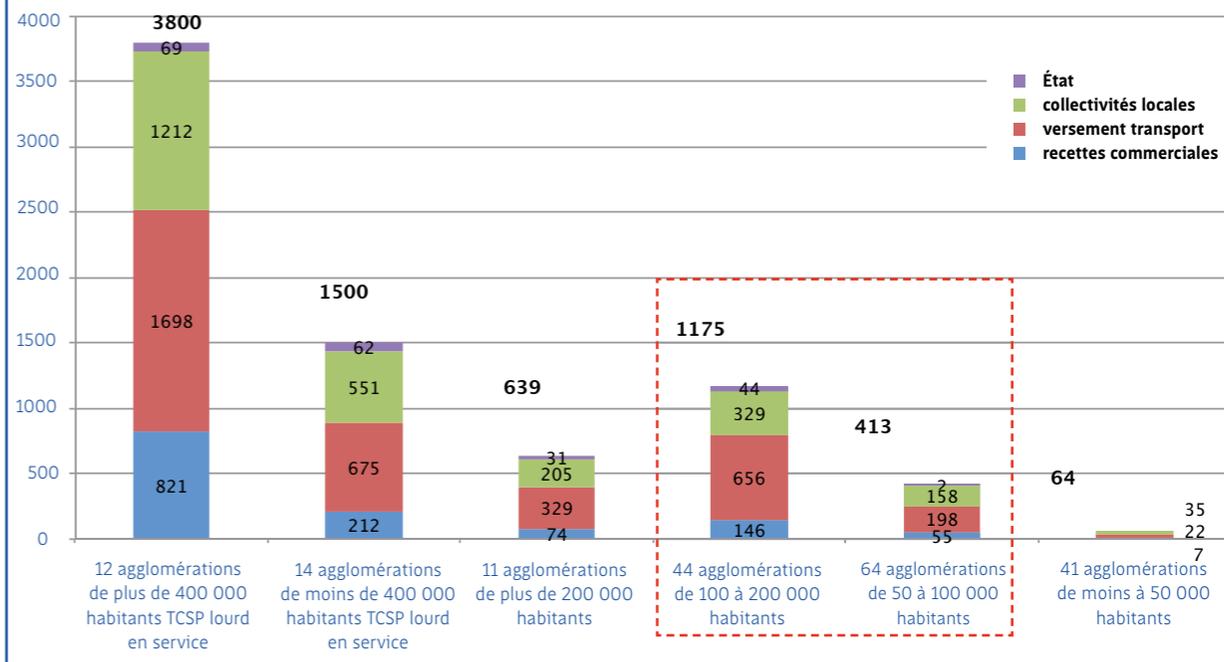
moyennes. Dans le transport public comme ailleurs, l'argent est le nerf de la guerre. Il conditionne en premier lieu l'offre et, au moins indirectement, l'usage. Et l'on voit combien les agglomérations de la strate 50-100 000 habitants disposent de taux pratiquement inférieurs de moitié à celles de la catégorie supérieure - avec ou sans TCSP²⁹, avec ou

²⁸ : Le gouvernement a annoncé le projet de relèvement du seuil de 9 à 11 salariés en juin dernier. La mesure sera examinée dans le cadre du Projet de Loi de Finances (PLF) de 2016.

²⁹ : La majoration TCSP des agglomérations de 50 à 100 000 habitants date de la loi de finances rectificative pour 2010. C'est donc très récent.



Sources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2013 en millions d'euros



Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux.

Les taux plafond du versement transport (hors Ile-de-France) en vigueur (Article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales)

		Régime général	+ bonus inter-communalité ³⁰	+ bonus commune touristique ³¹
Agglomération de plus de 100 000 habitants	TCSP	1,75%	1,80%	2,00%
	sans TCSP	1,00%	1,05%	1,25%
Agglomération de 50 à 100 000 habitants	TCSP	0,85%	0,90%	1,10%
	Sans TCSP	0,55%	0,60%	0,80%

³⁰ : Bonus de 0,05% accordé aux communautés d'agglomération, urbaines, de communes, aux métropoles et aux syndicats mixtes de droit commun

³¹ : Bonus de 0,20% accordé aux agglomérations dont le ressort territorial comprend au moins une commune touristique

sans le bonus intercommunalité et le bonus commune touristique.

Dans les deux cas de figure, le VT est une ressource absolument vitale : pour la classe 100-200 000 habitants, il représente plus de 55% des sources de financement et près de 48% pour la classe 50-100 000.

Au fond, si l'on devait distinguer deux catégories d'agglomérations moyennes au regard des politiques de mobilité, ce serait celles issues du clivage qui distingue les agglomérations de moins de 100 000 habitants de celles des 100 à 200 000 habitants. Cela se traduit notamment en termes d'offre de transport, mais également en termes d'usage.

B. Le développement de l'offre et l'essor du BHNS

En matière d'offre, les villes moyennes ont fait preuve d'un indiscutable volontarisme, dans la mesure où elles ont représentés près de la moitié des lauréats des 2^e et 3^e appels à projets TCSP lancés à la suite du Grenelle de l'Environnement (tableau ci-contre).

Le Bus à haut niveau de service (BHNS) connaît un essor particulièrement important dans les agglomérations moyennes. En témoignent les différents appels à projets TCSP qui ont été moteur dans le développement des BHNS dans ces collectivités.

Au sein des agglomérations de taille intermédiaire, on recense 17 BHNS en service et 29 BHNS en projet³². Environ 30% d'entre elles possèdent donc un BHNS ou sont en passe d'en avoir un.

En cela, on peut dire que ces trois appels à projets TCSP (et particulièrement les deux derniers) sont au BHNS des agglomérations moyennes ce que le plan Cavaillé a été au tramway et au métro des grandes agglomérations. Ces appels à projets ont effectivement été d'un grand bénéfice pour ces agglomérations qui ont ainsi pu améliorer très sensiblement non seulement l'offre de transport public mais également la qualité de service (vitesse commerciale, matériel roulant, etc.).

En termes d'offre de transports collectifs, en prenant notamment en considération comme indicateur le nombre de kilomètres rapporté au nombre d'habitants du ressort territorial, il apparaît que les AOM de 100 à 200 000 habitants se démarquent de celles de 50 à 100 000 habitants, avec, en moyenne, 29 kilomètres par habitant pour les premières, et 18 kilomètres par habitant pour les deuxièmes. En termes d'offre, les réseaux de 100 à 200 habitants y sont en moyenne 1,5 fois plus développés (graphique ci-contre).

En termes d'usage, en moyenne, la fréquentation des réseaux urbains de 100 à 200 000 habitants est deux fois plus élevée que celle de la classe 50 à 100 000 habitants (graphique ci-contre).

Si l'on compte en moyenne 29 voyages par an et par habitant pour la catégorie 50-100 000 habitants, on en dénombre en effet plus du double pour la catégorie immédiatement supérieure, avec 61 voyages par an et par habitant.



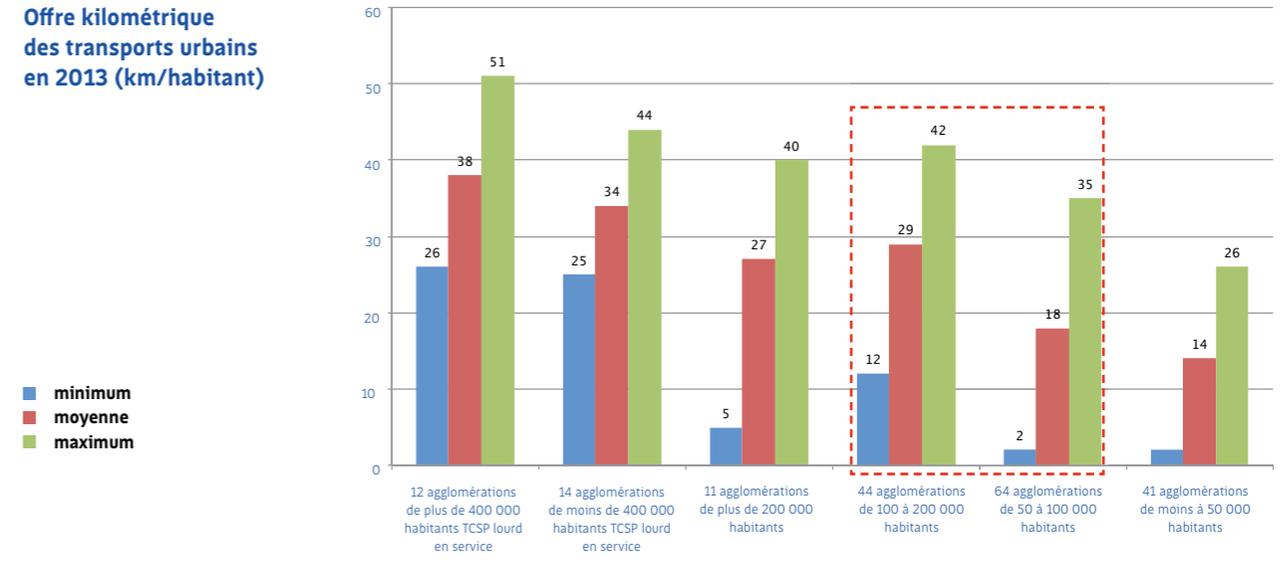
³² : Données du GART.

Les appels à projets TCSP et les agglomérations de taille intermédiaire concernées

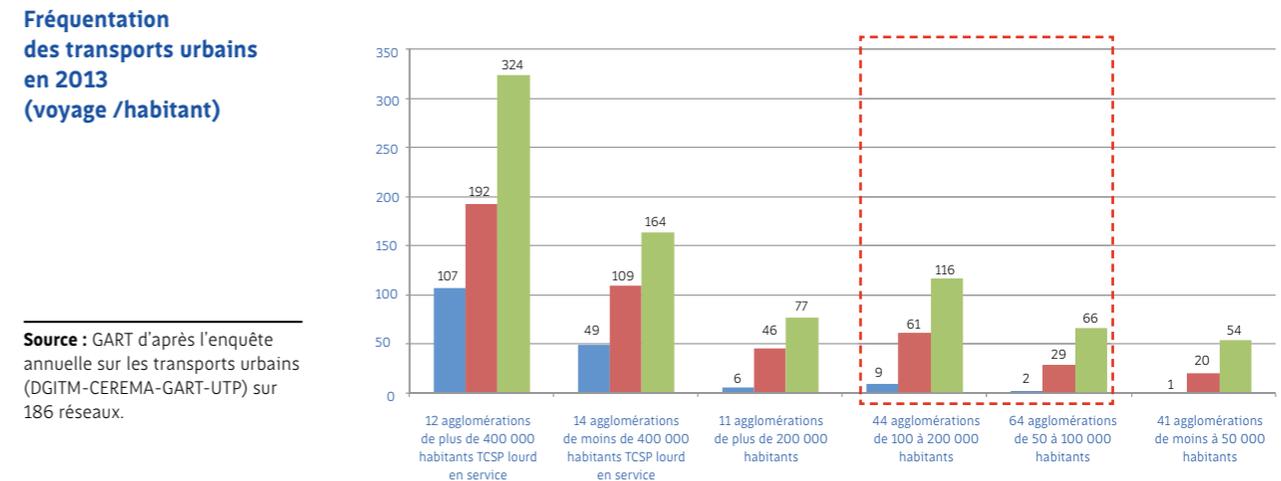
1^{er} appel à projets TCSP	10 agglomérations de 50 à 200 000 habitants sur les 36 lauréats
2^e appel à projets TCSP	29 agglomérations de 50 à 200 000 habitants sur les 53 lauréats
3^e appel à projets TCSP	31 agglomérations de 50 à 200 000 habitants sur les 65 lauréats

Source : GART

Offre kilométrique des transports urbains en 2013 (km/habitant)



Fréquentation des transports urbains en 2013 (voyage /habitant)



Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux.

Le graphique ci-contre montre la disparité importante au sein des agglomérations moyennes en termes d'offre et de fréquentation des transports urbains.

c. Un « effet TCSP » ?

La mise en place d'un TCSP permet-elle un saut quantitatif ? L'exercice qui consiste à mesurer l'effet de la mise en place d'un transport collectif en site propre sur la performance d'un réseau de transport (en termes de fréquentation notamment) reste périlleux. Vincent Gagnière³³ a étudié le lien entre la mise en service d'un tramway dans 14 agglomérations de province et la fréquentation du réseau de transport (entre 1985 et 2007). Des gains de fréquentation de 4 à 40% sur les trois années suivant la mise en service du tramway ont été constatés dans cette étude, là où des agglomérations comparables sans projet de tramway ont une fréquentation des transports collectifs stagnante. Ce constat, très variable d'une agglomération à l'autre, doit être nuancé dans la mesure où il est notamment dépendant de la réorganisation du réseau dans sa globalité, la manière dont le TCSP est intégré au réseau de transport, mais aussi de son articulation avec les politiques globales de transport et d'aménagement urbain. Ajoutons aussi que derrière le sigle TCSP se cachent des réalités extrêmement différentes. Outre la différence entre un tramway et un BHNS, on peut relever des différences très substantielles entre BHNS. Ce sigle est un concept dont la notion a très sensiblement évolué. Ainsi, la définition figurant dans les cahiers des charges des appels à projets TCSP s'est assouplie au fil des différents projets. Pour le dire de façon schématisée, là où le cahier des charges du premier

appel à projets prévoyait « une opération majoritairement en site propre », le dernier cahier des charges retenait « une opération dont le tracé dans les secteurs où les conditions de circulations les plus difficiles est réalisé en site propre ».

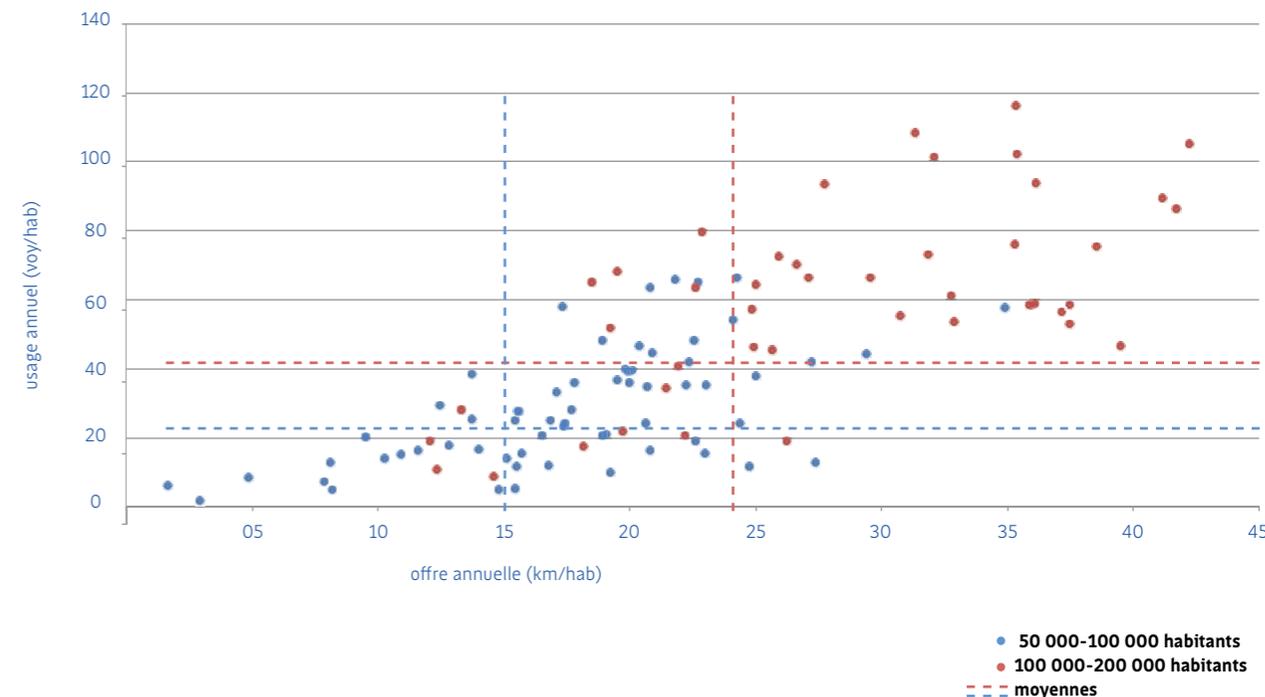
Le constat de la prédominance de la voiture, d'un côté, l'image pas toujours très reluisante du transport public et les contraintes structurelles de la mobilité durable dans les agglomérations de taille intermédiaire, de l'autre, ne doivent cependant pas conduire à une vision pessimiste de l'avenir, même s'il est certain que ce sont-là autant d'obstacles au report modal. Les efforts financiers colossaux qui ont été consentis par les agglomérations moyennes pour développer l'offre de transport ont porté leurs fruits et en donneront davantage lorsque l'ensemble des projets seront mis en service.

Il n'empêche que c'est de cette réalité concrète que doit partir la réflexion afin d'envisager les tremplins possibles vers de nouvelles pratiques de déplacement et de nouveaux usages de l'automobile pour lesquels les AOM auront un rôle majeur à jouer dans les prochaines années.



³³ : Vincent Gagnière, « Les effets du tramway sur la fréquentation du transport public. Un bilan des agglomérations françaises de province », Revue Géographique de l'Est, vol. 52, octobre 2012, [disponible en ligne : <http://rge.revues.org/3508>]

Usage des transports collectifs en fonction de l'offre



Source : GART



LA MOBILITÉ DURABLE
EST-ELLE ENCORE UNE PRIORITÉ ?

2

A. Un enjeu électoral

« Historiquement, le transport est l'une des compétences les plus visibles dans une communauté d'agglomération »³⁴. Effectivement, avec la voirie et le pouvoir de police, la compétence transport est l'une des compétences les plus à même d'affecter le quotidien des urbains. Il est donc logique que le transport public et le développement des modes actifs aient pu constituer un enjeu aux élections municipales au cours de ces trente dernières années. Ainsi, le retour du tram a été – et est encore – une question assez fortement politisée. Un cas emblématique à cet égard est celui de Strasbourg. En 1989, et alors que le tramway avait fait son retour à Nantes en 1985 et à Grenoble en 1987, Catherine Trautmann emporte la mairie grâce au projet de tramway qu'elle défend face à celui de métro automatique de type « Val » de son adversaire, le maire sortant Marcel Rudloff.

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

Choix du mode, choix du tracé, importance accordée aux piétons, aux cyclistes ou, au contraire, aux automobilistes : la mobilité fait partie intégrante du débat politique.

La césure idéologique qui a existé entre la droite et la gauche au cours des décennies 1970-1980 – où, schématiquement, la gauche se déclarait plus favorable aux transports en

commun et la droite plus favorable à la voiture – a disparu dans les années 2000. La prise de conscience des enjeux environnementaux par l'ensemble des partis politiques de gouvernement, notamment à l'occasion du Grenelle de l'Environnement, ont inscrit la mobilité durable à l'agenda des politiques publiques. Aujourd'hui, toutes les métropoles sont pourvues d'un transport en commun en site propre, d'un service de vélos en libre-service et il serait très difficile de remettre fondamentalement en cause de telles politiques. Les élections municipales de mars 2014 semblent montrer qu'il en va différemment dans les agglomérations de taille intermédiaire. Mais s'agit-il seulement d'une écume ou, au contraire, d'une véritable lame de fond ?

1. ÉLECTIONS MUNICIPALES DE 2014 : DES ARGUMENTS EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE ?

Même s'il apparaît peu probable que le sujet transport ait été à lui seul l'élément déterminant qui a fait ou défait les équipes sortantes – tant les résultats au niveau national témoignent en premier lieu d'un vote de défiance de la majorité gouvernementale³⁵ –, il n'en reste pas moins que le transport public a été au cœur de la campagne dans de nombreuses agglomérations de taille intermédiaire. Dans certains cas, les débats ont même été particulièrement âpres. Ainsi, à Montbéliard, deux mois avant le premier tour, Marie-Noëlle Biguinet, tête de liste (UMP) face au maire sortant, a annoncé le dépôt d'un recours devant le tribunal administratif « pour faire arrêter en urgence ce projet fou [sic] de bus, projet qui amène [la ville] droit dans le mur avec, à la clef, d'énormes problèmes financiers et des augmentations d'impôts

³⁴ : Marc Delayer, vice-président de l'UTP, audition du 21 avril 2015 au GART.

³⁵ : Martial Foucault, Florent Gougou, « Bilan des élections municipales françaises de 2014 des villes de plus de 9 000 habitants », Note du CEVIPOF, n°10, avril 2014, notamment p. 3.

considérables»³⁶. Autre exemple que celui d'Amiens où la campagne a beaucoup tourné autour du projet de tramway promu par l'ancien maire Gilles Demailly et son adjoint aux transports, Thierry Bonté, tête de liste (PS) en mars 2014. Ce projet est l'objet de telles critiques, tant sur le choix du tracé que sur son coût, que Thierry Bonté concède, entre les deux tours, que « ce projet est peut-être trop audacieux » et déclare vouloir « un vrai débat démocratique [qui], pour l'instant, n'a pas eu lieu. Ensuite, nous organiserons un référendum »³⁷. Il suspend le projet, avec l'espoir de regagner la confiance des électeurs. En vain.

Il est toutefois erroné d'imaginer que la contestation des projets de mobilité durable serait exclusivement le fait d'un seul camp. Il serait plus probant de souligner qu'elle est d'abord le fait des *challengers*, comme en témoigne Avignon, où le projet de tramway de l'équipe sortante (UMP) a été très fortement dénoncé par la candidate élue, Cécile Helle (PS).

Ces exemples ne sont pas les seuls. Le tableau suivant montre que la contestation dont la mobilité durable a été l'objet n'est pas marginale. Cette liste peut paraître impressionnante, d'autant qu'elle ne prétend pas à l'exhaustivité. Elle rappelle, si besoin est, qu'en situation de crise – et celle que nous traversons actuellement est inséparablement économique, sociale, financière et politique – provoque parfois un retour à de « vieilles habitudes » jugées plus rassurantes qu'un changement de comportement³⁸. Il y a cependant tout lieu de se garder de conclusions hâtives et de parler de « régression sans précédent » ou encore de « retour en arrière » pompidolien. Sans nier la réalité ni l'ampleur du phénomène, les appréciations doivent être nuancées. Tout d'abord, et c'est là un point important, les mesures défavorables aux transports publics ou aux modes actifs valent dans les premiers mois du mandat et ont une portée souvent symbolique. Fondamentalement, les projets de TCSP ne sont pas remis en cause dans leur totalité – quelle

Agglomérations ayant vu des politiques de mobilité durable remises en cause ou redimensionnées après mars 2014

Projets de TCSP remis en cause	Suppression de couloirs réservés (bus, cyclistes)	Stationnement gratuit	Parkings en centre-ville sur des espaces piétons
Amiens, Angoulême, Aubagne, Avignon, Caen, Chalon-sur-Saône, Montbéliard, Niort, Pau	Amiens, Belfort, Evreux, Saint-Etienne, Thionville, Tourcoing	Angers, Angoulême, Caen, Chambéry, La Roche-sur-Yon, Limoges, Quimper, Saint-Omer	Ajaccio, Belfort, Charleville-Mézières, Limoges, Pau, Périgueux, Privas, Quimper, Saint-Etienne, Tourcoing

Sources : Fnaut-info, juillet-août 2014 et diverses recherches effectuées par les services du GART

³⁶ : Marie-Noëlle Biguinet, « THNS : recours au tribunal administratif », <http://biguinet2014.canalblog.com/archives/2014/01/28/29067275.html>

³⁷ : Le Courrier Picard, « Amiens : Bonté "suspend" le projet de tramway dans l'attente "d'un référendum" », 23/04/2014 (<http://www.courrier-picard.fr/region/amiens-bonte-suspend-le-projet-de-tramway-dansia167b0n337980>)

³⁸ : Michel Dobry, « Sociologie des crises politiques », Paris, Presses de la FnSP, Paris, 1986.

qu'ait été l'intensité du débat pendant la campagne – mais, le plus souvent, redimensionnés. Ainsi, Marcel Bonnot, nouveau président de l'agglomération du pays de Montbéliard (et numéro deux de la liste conduite par Mme Marie-Noëlle Biguinet) a confirmé que le projet de THNS serait préservé. Le 25 septembre 2014, il fait adopter à la quasi-unanimité un projet de 100 millions d'euros. En préambule des débats du conseil communautaire, M. Bonnot a déclaré s'être « immergé dans ce dossier sans parti pris ni idée préconçue. Nos prédécesseurs ont eu raison de l'initier. Y renoncer nous aurait coûté quelques 40 millions d'euros, du fait notamment du remboursement du versement transport et des recours des entreprises. Mais le projet n'était pas bien ficelé. Nous étions donc condamnés à le faire évoluer »³⁹. En fait de remise en cause, on assiste surtout à une révision, parfois sensible, du projet initial. La nouvelle équipe de Caen ne renoncera finalement pas au projet de tramway sur fer qui viendra remplacer un matériel roulant (le TVR) littéralement à l'agonie⁴⁰ ; la nouvelle équipe d'Amiens renonce, certes, au tramway mais pas à un TCSP puisqu'un projet de trois lignes de BHNS est actuellement à l'étude⁴¹ ; à Avignon, un projet de tramway a finalement été adopté en janvier 2015 mais avec toutefois un budget plus resserré qu'au départ (135 contre 245 millions prévus en 2010) ; à Pau, le nouveau maire François Bayrou a présenté le 15 décembre 2014 le projet de construction d'un pont qui constitue en fait le premier acte de la réalisation de la ligne de BHNS⁴² ; le 16 mai dernier, une nouvelle mouture du projet de busway « Mobilix » comportant moins de site propre et davantage de voies mixtes bus-voitures a finalement été présentée au grand public par le

Grand-Angoulême⁴³ ; à Aubagne, les nouveaux élus intègrent le projet de tram-train conçu par l'équipe précédente dans un projet d'extension du réseau de tramway ; à Saint-Etienne, la nouvelle équipe a un projet de création de la 3^e ligne (4 km) pour un montant compris entre 60 et 80 millions d'euros, cela en renouvelant par ailleurs le matériel roulant via l'achat de 16 nouvelles rames de tramways métriques et la modernisation de 20 rames en circulation ; à Chalon-sur-Saône, il a été décidé de renoncer à la deuxième ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), non pas dans une logique de remise en cause politique de ce projet de TCSP, mais plutôt par manque de moyens financiers de l'agglomération.

Au fond, sans doute faut-il distinguer le temps des campagnes électorales de celui, par définition plus long, des transformations de la ville. A croire que la théorie des « gouvernements à secousses » chère à Edgar Faure vaut également à la mise en œuvre de TCSP... Nous ne pouvons pas ne pas citer les propos empreints de sagesse de Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, qui viennent tempérer ceux parfois enfiévrés de la revue de son association : « Les campagnes municipales ? Il ne faut pas trop se focaliser dessus... »⁴⁴. Il ne s'agit en aucune façon d'affirmer que les politiques de mobilité durable se valent à la suite d'un changement de majorité. Moins de couloirs à vélo ici, plus de facilité à l'automobile, là : les nuances existent bel et bien et il serait absurde de le nier. Mais, ce sur quoi nous devons insister, est qu'elles sont davantage des différences de degré que des différences de nature.

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

39 : <http://www.tracesecritesnews.fr/actualite/horizons-elargis-nouveau-transport-en-commun-montbeliard-42602>
40 : Les Echos, « Caen se tourne finalement vers un tramway fer », 3/12/2014.

41 : <http://www.mobilicites.com/011-3485-Amiens-apres-l-abandon-du-tram-le-BHNS-se-precise.html>
42 : <http://www.pau.fr/evenement/35077-demarrage-des-travaux-du-bhns.htm>

43 : La Charente Libre, « Le busway revu à la baisse du Grand Angoulême », La Charente libre, 24/04/2015 (<http://www.charentelibre.fr/2013/04/24/mobilix-le-busway-au-regimela-navette-en-stand-by.1832443.php>)

44 : Jean Lenoir, Vice-président de la FNAUT, audition du 8 avril 2015 au GART.

En fait, tout se passe comme si les dernières élections municipales avaient eu l'effet d'un retour au « principe de réalité financière ». Les nouvelles équipes ont dû rapidement prendre la mesure des coupes budgétaires (de l'ordre de 12,5 milliards d'euros d'ici 2017, soit un programme d'austérité d'une ampleur inédite depuis la seconde guerre mondiale, en France) qui vont fortement impacter leur budget et, partant, réévaluer les projets en cours à l'aune d'une meilleure soutenabilité financière.

Le caractère enflammé et souvent houleux des campagnes électorales souligne en creux le caractère central de l'organisation de la concertation, de l'information des concitoyens s'agissant d'un projet de TCSP. Et par « organisation de la concertation », il ne s'agit pas uniquement de vouloir se conformer aux règles de droit en vigueur⁴⁵, mais bien d'engager une sorte de bataille culturelle, par le dialogue et l'écoute, pour faire accepter la logique du changement.

De par la nature même de son fonctionnement et de son organisation, le GART ne peut que promouvoir la culture du dialogue et de privilégier la recherche du consensus dès lors que la mise en œuvre d'un TCSP est en jeu. Pour les élus, la recherche du consensus implique donc d'associer, dans la mesure du possible, l'opposition communautaire aux décisions majeures engageant l'agglomération pour des décennies. C'est à ce prix que le GART est parvenu à obtenir – pour ne pas dire parfois « arracher » – aux autorités publiques des mesures importantes en faveur de la mobilité durable (comme le rétablissement des aides d'État pour le financement des projets de TCSP,

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

45 : La procédure est strictement encadrée juridiquement. Voir à ce sujet : GART, « La phase de concertation des projets de TCSP », Cahiers du GART, n°6, septembre 2012, téléchargeable sur <http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Les-cahiers-du-GART>

Cahiers-du-GART-n-6-la-phase-de-concertation-dans-un-projet-de-TCSP
46 : Laurence Albert, « Élus locaux et gouvernement se mobilisent pour tenter de revitaliser les centres villes », Les Echos, 25/03/2015

l'augmentation du versement transport pour les communes touristiques, l'avènement des autorités organisatrices de la mobilité, ou encore la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant de surface). Bien évidemment, comparaison n'est pas raison. Il ne saurait donc être ici question de sombrer dans un angélisme qui consisterait à vouloir étendre à l'ensemble des conseils de communautés de France le *modus vivendi* qui prévaut au sein du conseil d'administration du GART... Il n'en reste pas moins qu'une *éthique de la discussion*, pour reprendre un concept de Jürgen Habermas, est certainement la plus à même d'éviter un surdimensionnement du projet et, plus largement, les réticences citoyenne ou associative – et donc, le rejet du transport en site propre. Ceci d'autant plus que la mise en œuvre d'un projet de TCSP s'étend au minimum sur une mandature entière et déborde parfois sur la suivante. La recherche d'un accord politique est le meilleur moyen pour assurer leur aboutissement.

Ces contestations citoyennes et ces remises en cause politiques sont révélatrices d'un malaise plus profond qui tient à la dévitalisation des centres villes, sur fond de crise économique. Assister impuissant à la fermeture un à un des commerces de centre-ville est le cauchemar de tout élu local. Si les métropoles sont globalement épargnées par ce phénomène, il s'accélère en revanche dans les villes moyennes. À Vierzon, Alençon, Châteauroux ou Béziers, un magasin sur quatre a fermé. Le taux de vacance aurait grimpé de 5,8 à 7,2% entre 2001 et 2013. En cause, la baisse de la consommation, la flambée des loyers, l'essor des drives et des centres commerciaux installés en périphérie⁴⁶. Mais pour

certain, le responsable tout désigné du dépérissement des cœurs de ville serait le transport public et la trop grande place faite aux piétons et aux cyclistes, coupables d'empêcher l'automobiliste-consommateur de circuler partout librement. Rappelons notamment qu'à Béthune, la transformation de la Grand-Place piétonne en parking est une des premières mesures prises par le nouveau maire, M. Olivier Gacquerre, dans le but de «redonner du brillant et du dynamisme à la ville»⁴⁷. La même explication est avancée par le nouvel élu de Saint-Etienne suite à la dépiétonnisation du centre-ville et sa transformation en zone 30 : « Cette mesure répond à la détresse des commerçants. Ils disaient souffrir du plan de circulation précédent, je ne vois pas pourquoi on douterait de leur sincérité »⁴⁸.

2. VOITURE ET ATTRACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE, UNE IDÉE REÇUE QUI A LA VIE DURE

« Traditionnellement dans le commerce, on dit : "no parking, no business !" », nous affirme M. Claude Boulle, président de l'Union du grand commerce de centre-ville⁴⁹. La formule a été inventée à l'orée des années 1950 par Bernard Trujillo, véritable gourou américain de la vente moderne dont l'influence s'est exercée jusque sur les dirigeants d'Auchan, de Carrefour et Casino. La formule a accompagné le gigantesque développement de la grande distribution - de 2 hypermarchés en France en 1966, on en compte aujourd'hui plus de 2000, lesquels sont aujourd'hui dépassés par le nombre de drive, dont la croissance a été plus foudroyante encore⁵⁰.

L'idée que la voiture permet le dynamisme économique est très largement ancrée dans l'esprit des commerçants⁵¹. Postulat partagé par les commerçants franchisés des périphéries - ce qu'on peut volontiers leur concéder - mais également par les commerçants de centre-ville. Les directeurs transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants réunis au GART le 24 avril dernier ont confirmé l'influence des commerçants de centre-ville dans le retour de la voiture dans certaines villes depuis 2014.

Associer la vitalité des commerces à la capacité d'y accéder en voiture est une idée reçue dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle a la vie dure. Celle-ci ne résiste pas à l'épreuve des faits. Les consommateurs des commerces de centre-ville viennent majoritairement faire leurs achats à pied ou à vélo et, si l'on ajoute les usagers des transports publics, la proportion atteint 80 %, comme le montre l'étude réalisée par l'ADEME et la Fubicy⁵². Au total, les automobilistes-consommateurs ne représentent donc qu'une petite minorité (tableau ci-contre).

De plus, les clients qui recourent à la marche ou au vélo ou aux transports en commun sont des clients plus réguliers. S'ils consomment et achètent moins par visite, ils reviennent plus souvent (tableau ci-contre).

L'autre idée reçue consisterait à affirmer le fait qu'un automobiliste dépenserait plus qu'un piéton ou un cycliste. Celui-ci dépense effectivement plus à chaque visite. Mais comme il vient moins souvent, un automobiliste dépenserait en moyenne 27% de moins qu'un piéton, 12 % de moins

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

⁴⁷ : FNAUT, « Après les élections municipales : pas de tramways, des parkings ! », FNAUT - infos, n°226, juillet-août 2014

⁴⁸ : <http://www.terraeco.net/commerces-voiture-centre-ville,58728.html>

⁴⁹ : Claude Boulle, président de l'Union du Grand Commerce de centre-ville, audition réalisée le 8 avril par le GART.

⁵⁰ : <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/distributi on/20140326trib000821986/la-france-compte-desormais-plus-de-drive-que-d-hypermarches.html>

⁵¹ : <http://www.terraeco.net/commerces-voiture-centre-ville,58728.html>

⁵² : ADEME, Fubicy, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », Publication ADEME n°4841. 2004, 83 p.

Les modes de déplacement utilisés pour les achats en centre-ville⁵³

Mode de déplacement	Effectif	%
Marche	632	49%
Vélos	91	7%
Transports publics	308	24%
Voiture	258	20%
Total	1 289	100%

Nombre de visites par semaine et temps moyen par semaine⁵³

	Temps moyen par visite	Nombre de visites par semaine	Temps moyen par semaine
Piétons	8 min 30	2,04	17 min 20
Cyclistes	10 min	1,25	12 min 30
Usagers des transports publics	17 min	1,24	21 min 10
Automobilistes	17 min 30	0,72	12 min 40

Comparaison entre trois stratégies d'achat et de déplacement des clients⁵³

Type de commerce	Supérette	Supermarché	Hypermarché
Distance aller-retour	0,8 km	3 km	10 km
Fréquence des achats par semaine	4	2	1
Coût des achats par semaine	135 €	128 €	120 €

⁵³ : ADEME, Fubicy, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », rapport final, publication ADEME, n° 4841 (sur la base d'une enquête réalisée par la Fubicy).

qu'un cycliste et 3% de moins qu'un usager des transports en commun⁵⁴ (tableau page précédente).

L'étude de l'ADEME et de la Fubicy est corroborée par plusieurs recherches internationales sur le sujet (encadré ci-dessous). Elles montrent que le « fétichisme automobile » n'est pas l'apanage des commerçants français et que les effets de croyance sont encore très prégnants.

Vu d'ailleurs : l'impact positif des mobilités alternatives sur le chiffre d'affaires des commerces de centre-ville⁵⁵

New-York, 2012. Le Department of Transportation de New York, montre que les commerces de la 9^e avenue ont vu leurs ventes augmenter de 49% entre les périodes avant travaux et après travaux. L'avenue avait été transformée dans le but de rééquilibrer la place assignée aux différents modes de transport avec notamment la construction d'une piste cyclable protégée. Au niveau de l'ensemble de la ville, le chiffre d'affaires des commerces avait connu lui aussi une croissance, mais bien inférieure (3% seulement).

Portland, 2012. Des enquêteurs - postés au niveau des cafés, bars, commerces et restaurants - ont demandé à voir les tickets de caisse des consommateurs. Cela leur a permis de dégager la conclusion suivante : les automobilistes dépensent moins d'argent en un mois que les usagers des autres modes (marche, vélo, transport collectif). Les cyclistes déboursent 75 dollars par mois, du fait notamment de leur fréquentation régulière des

cafés. Avec 68 dollars mensuels, les piétons dépensent, quant à eux, autant que les automobilistes. Les usagers des transports publics sont à 58 dollars par mois.

Dublin, 2011. On a demandé aux commerçants de deux rues du centre de la capitale irlandaise, Grafton Street et Henry Street, par quel moyen de transport leurs clients se rendaient dans leur magasin. On a ensuite demandé aux clients comment ils avaient effectué le trajet. Le résultat montre une certaine méconnaissance de la part des commerçants. Ils ont tendance à minimiser la capacité d'achat des personnes qui viennent en bus ou à pied et à maximiser la proportion des automobilistes et des passagers du tramway. Sur Grafton Street, 31% des acheteurs seraient venus en bus et 11% à pied si l'on écoute les commerçants, alors que les réelles proportions sont respectivement de 35% et 20%. La sous-estimation est encore plus nette sur Henry Street. 40% des acheteurs seraient venus en bus et seulement 6% à pied, alors qu'en réalité, ils sont respectivement 49% et 19%.

Bristol et Graz, 2006. Des chercheurs ont montré que les commerçants des centres villes de Graz en Autriche et Bristol en Angleterre surestimaient la part de leurs clients venus en voiture et sous-estimaient ceux venus à pied, en vélo ou en transports publics (tableau ci-après).

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

⁵⁴ : ADEME, Fubicy, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », rapport final, publication ADEME, n° 4841 (sur la base d'une enquête réalisée par la Fubicy).

⁵⁵ : Nous adressons nos remerciements à M. Olivier Razemon pour son aide précieuse dans la collecte et la présentation de ces informations.

Parts modales réelles et estimées par les commerçants

	Marche (réelle)	Marche (estimée)	Vélo (réelle)	Vélo (estimée)	Bus (réelle)	Bus (estimée)	Voiture (réelle)	Voiture (estimée)
Graz	44%	25%	8%	5%	16%	12%	32%	58%
Bristol	55%	42%	10%	6%	13%	11%	22%	41%

Source : <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf>

3. PIÉTONISATION, TCSP : QUELS EFFETS OBSERVÉS SUR LE COMMERCE ?

La majorité des grandes villes ainsi qu'une part importante des villes moyennes possèdent (du moins ont possédé...) une ou plusieurs rues où le trafic automobile est restreint au profit des piétons, cyclistes et des transports collectifs. Ce sont ces aménagements qui ont fait l'objet de critiques et de remises en cause lors des dernières élections municipales.

Pourtant, rien ne permet d'affirmer que la piétonisation nuit à l'activité économique. Une étude du CERTU⁵⁶ montre qu'en réalité, la piétonisation « renforce les mécanismes existants ». En d'autres termes, si l'achat-loisir est devenu majoritaire en centre-ville, les commerces de bouche et de services (restaurants, hôtels, cafés...) sont ceux-là même que la piétonisation fait prospérer⁵⁷. Elle engendre donc une recomposition du tissu urbain et commercial, avec notamment une augmentation du nombre de grandes enseignes. Une recomposition qui se serait faite indépendamment des politiques de mobilité, mais de manière plus étalée dans le temps.

S'agissant de la relation entre TCSP et commerces de centre-ville, soulignons tout d'abord la gentrification le long des axes du TCSP, et cela vaut en particulier pour la mise en circulation du tramway. On peut parler de « métamorphose », pour reprendre le néologisme pertinent employé par l'agglomération bisontine. La mise en service d'un TCSP s'accompagne souvent de changements d'enseignes comme à Orléans où « les premières observations montrent que le tiers des enseignes du centre-ville en contact avec le tramway a changé de propriétaires, et que le nombre de commerces franchisés a progressé »⁵⁸. Globalement, le passage du tramway au cœur des villes s'est révélé très positif pour les commerces comme à Grenoble ou à Bordeaux : « L'enquête menée par la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux en 1999 sur la comparaison de huit villes « tramway » met en avant l'impact économique des TCSP. 71 % des acteurs des villes interrogés considèrent que le TCSP a eu un effet positif sur l'activité économique. ». Au niveau des TCSP de type BHNS, beaucoup plus présents que les tramways en ville moyenne, les mêmes conclusions semblent applicables, d'après le CEREMA.⁵⁹

⁵⁶ : CERTU, « Commerces et zones à priorité piétonne », février 2011. 67p. Disponible sur : http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/CERTU_juin2011_final22.pdf.

⁵⁷ : Idem.

⁵⁸ : CERTU, « Déplacements et commerces, recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques », 2005, disponible sur : http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/898/CERTU_RE_05_07.pdf?sequence=2

⁵⁹ : http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/fiche_CERTU_LepointSur_pertinence_TCSP_cle5e1217.pdf

En d'autres termes, rien ne permet d'affirmer que les impacts économiques négatifs observés sont uniquement imputables à l'arrivée d'un TCSP, de couloirs vélos ou d'une zone piétonne.

Les aménagements en faveur des mobilités actives peuvent également avoir un effet positif sur l'activité économique du secteur concerné. Les mutations commerciales occasionnées sont le résultat de phénomènes bien plus larges que celui des politiques de mobilité. En effet, la concurrence des offres commerciales de périphérie a affaibli les commerces de centre-ville et a entraîné des changements dans les comportements de mobilité liés aux achats. Le développement du e-commerce est un élément en défaveur des commerces de détails en général et donc ceux des centres villes. À quoi il convient évidemment d'ajouter la crise économique que nous traversons. Tout porte à croire qu'à l'occasion des dernières élections municipales, le transport public et la mobilité durable de façon générale ont, en quelque sorte, été des « victimes expiatoires » de problèmes plus généraux que traversent les villes moyennes et les Français face à la crise.

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

B. La crise des finances publiques, une difficulté supplémentaire pour la mobilité durable

Selon Jean-Luc Rigaut, maire d'Annecy et président de la Communauté d'agglomération d'Annecy, « il faut expliquer en premier lieu les difficultés du transport public rencontrées par les villes moyennes par les baisses de dotation de l'État en direction des collectivités »⁶⁰.

Tout concourt en effet à ce que les baisses de dotations (12,5 milliards d'€ d'ici 2017) contraignent les collectivités à des réductions de l'offre et à une refonte plus ou moins importante des réseaux.

Une difficulté supplémentaire, et non la moindre, pour les AOM dont la mission – convaincre leurs concitoyens à emprunter les TC – est déjà singulièrement compliquée.

Cette baisse drastique des dotations de l'État se ressent d'ores et déjà dans les appels d'offre, comme nous le confirme

François-Xavier Perin, président du directoire de RATP Dev : « pratiquement 50% des appels d'offre auxquels nous avons répondu ces six derniers mois témoignaient d'une réduction significative de l'offre. »⁶¹.

Ces coupes sombres pèsent sur un modèle économique du transport public aujourd'hui à bout de souffle.

⁶⁰ : Jean-Luc Rigaut, président de la Communauté d'agglomération d'Annecy, maire d'Annecy (représentant l'AdCF), audition du 29 avril 2015 au GART.

⁶¹ : François-Xavier Perin, président du directoire de RATP Dev, audition du 21 avril 2015 au GART.

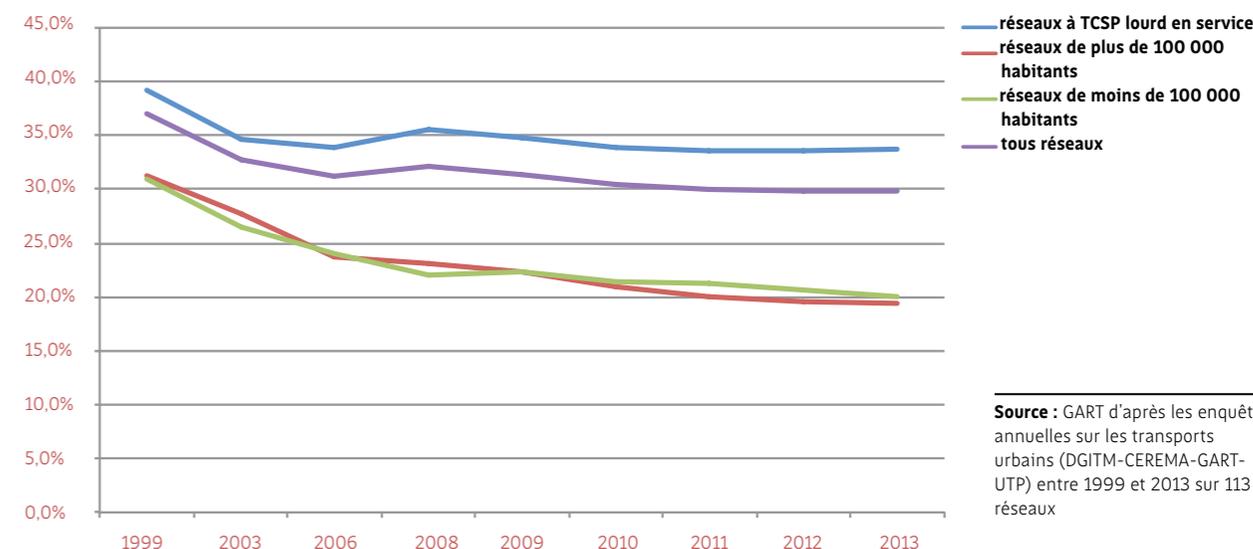
1. UN TAUX DE COUVERTURE QUI SE DÉGRADE

Le secteur du transport public est structurellement déficitaire du fait de recettes tarifaires évoluant moins vite que les coûts d'exploitation. Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires (R/D) est de moins de 30% en 2013 là où il était encore de 45% au milieu des années 1990. Le diagramme ci-dessous témoigne de cette dégradation continue du R/D⁶² sur les réseaux sans TCSP lourd. Les réseaux à TCSP lourd ont quant à eux bénéficié d'une hausse de recettes tarifaires sur la période 2006 à 2008 du fait d'une augmentation de la

fréquentation notamment provoquée par la flambée des prix du carburant. On notera toutefois que la dégradation du R/D est moins sensible à partir de 2010, phénomène davantage remarquable sur les réseaux à TCSP lourd, ces derniers ayant réussi à contenir la progression de leurs coûts d'exploitation, tout en augmentant leurs recettes tarifaires, ce que n'ont pas pu faire les autres agglomérations.

De tous les services publics, les transports routiers de voyageurs sont les seuls à avoir baissé en moyenne sur les dix dernières années – une baisse de 3,9% entre 2005 et 2014 (graphique p. 43).

Évolution du taux de couverture (R/D) entre 1999 et 2013



Source : GART d'après les enquêtes annuelles sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) entre 1999 et 2013 sur 113 réseaux

⁶² : Le R/D correspond au ratio des recettes tarifaires, c'est-à-dire ce que paient les usagers, rapportées aux dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les coûts de fonctionnement du réseau (carburant, maintenance, personnel...).

Il y a, certes, une légère tendance à l'augmentation des prix depuis 2012, mais au regard des difficultés financières auxquelles font face les collectivités, celle-ci est insuffisante. Au reste, les hausses de tarifs des AOM ont en réalité été absorbées par les deux augmentations de taux de TVA applicable aux transports publics (passage de 5,5% à 7% en 2012, puis de 7 à 10% en 2014). Le R/D ne parvient pas à se redresser⁶³.

En France, le « facteur prix » est un sujet politiquement très sensible. L'usager paie en moyenne moins de 30 % du coût d'exploitation du service et moins de 20% du coût global (i.e. fonctionnement et investissement). L'an dernier, plus de 80% des personnes interrogées lors d'un sondage considéraient que c'était là un prix bien assez cher, voire excessif⁶⁴... Des sondés qui, de toute évidence, n'ont pas emprunté les transports en commun londoniens où, rappelons-le, le prix du ticket de métro est de plus de 5 euros (contre 1,80 euros à Paris). En d'autres termes, bien qu'ils disposent d'une liberté totale en la matière, les élus ne peuvent faire évoluer les prix du transport urbain qu'avec prudence et discernement, sachant par ailleurs que la hausse des prix du transport constitue un argument électoral des adversaires et que les campagnes électorales sont souvent l'occasion de revoir fleurir les promesses de gratuité...

La mobilité durable est-elle encore une priorité ?

S'ajoute à cela le problème de la fraude dans les transports, estimée à 500 millions d'euros au niveau national. Même si elle est davantage présente dans les grandes agglomérations, elle représente tout de même un manque à gagner pour les AOM de taille intermédiaire.

Les dépenses, quant à elles, n'ont fait que croître au cours de ces dernières années en raison de l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre. Par exemple, la refonte de la carte des intercommunalités et l'élargissement des ressorts territoriaux qui en découle oblige les AOM à desservir des zones toujours plus éloignées et donc à déployer de l'offre supplémentaire, sur des espaces peu denses et donc avec un niveau de voyageurs par kilomètre peu pertinent (tableau ci-contre).

2. DES RESSOURCES QUI S'ESSOUFFLENT

Le VT atteint le plafond dans la plupart des collectivités. Il ne reste donc qu'une marge de manœuvre limitée sur ce levier de financement, y compris concernant les agglomérations de 100 à 200 000 habitants, même si moins de la moitié de celles-ci applique le taux maximal autorisé par la loi. Il est vrai que dans un contexte économique consécutif au CICE et au pacte de responsabilité, toute augmentation du versement transport soulève des interrogations des chambres de commerce et d'industrie (CCI) ainsi que des représentations patronales.

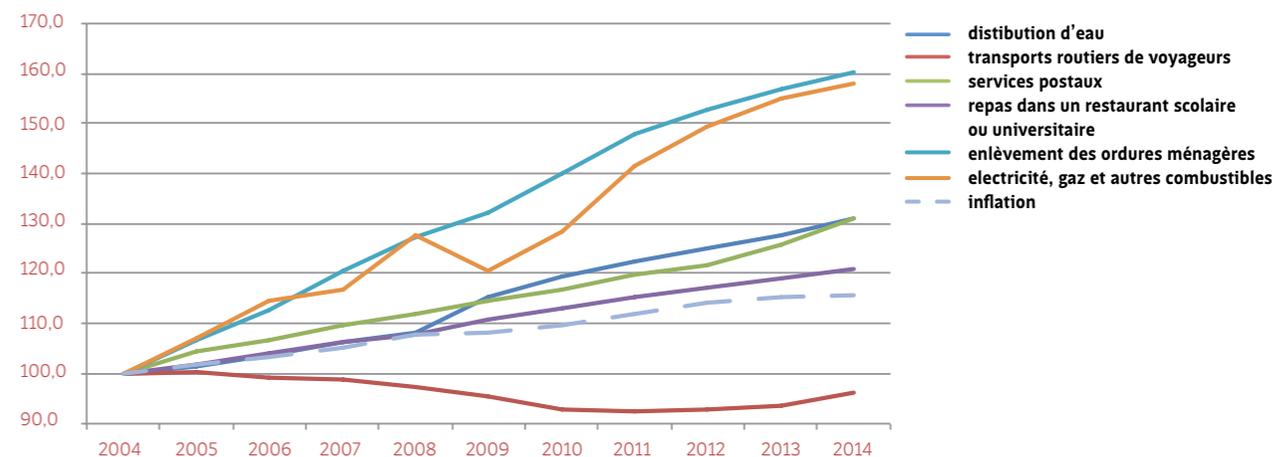
Les AOM sont confrontées à un essoufflement de leurs ressources qui amène à se questionner sur le modèle économique.

Il serait absurde de vouloir revenir à un âge d'or où les aménagements urbains seraient de nouveau entièrement dédiés à la reine automobile. Un centre-ville ne peut rivaliser avec des centres commerciaux excentrés, pourvus d'immenses parkings gratuits permettant des achats

⁶³ : http://www.lesechos.fr/02/04/2012/lesechos.fr/0201988086653_cout-des-transports-en-commun---la-part-couverte-par-les-usagers-diminue-regulierement.htm

⁶⁴ : Florence Guernalec, « Tarifs : le grand malentendu perdu », Mobilicités, 23/06/2015 (<http://www.mobilicites.com/011-3900-Transports-en-commun-le-grand-malentendu-sur-les-tarifs-perdure.html>)

Indice des prix à la consommation des principaux services publics (base 100 en 2014)



Source : UTP d'après l'INSEE

Evolution des ressorts territoriaux des AOM entre 1999 et 2013

	1999 - 2008	2008 - 2013
Population des ressorts territoriaux des AOM	+20%	+7%
Surface des ressorts territoriaux des AOM	+97%	+40%

Source : GART

Les agglomérations au taux plafond de versement transport en 2013

	Taux = plafond	Taux < plafond
12 agglomérations de plus de 400 000 habitants, TCSP lourd en service	83%	17%
14 agglomérations de moins de 400 000 habitants, TCSP lourd en service	93%	7%
10 agglomérations de plus de 200 000 habitants	30%	70%
52 agglomérations de 100 à 200 000 habitants	44%	56%
79 agglomérations de 50 à 100 000 habitants	62%	38%
75 agglomérations de moins de 50 000 habitants	55%	45%
TOTAL	57%	43%

Source : GART sur 242 AOM

groupés, rapides, souvent meilleurs marchés que dans les petites enseignes. L'avantage comparatif des commerces de centre-ville – et du centre-ville lui-même – se situe ailleurs. Il tient d'abord à sa qualité architecturale, sa préservation du patrimoine qui ne fige cependant pas la ville dans son passé, à des aménagements urbains qui tiennent compte de l'ensemble des modes de déplacement et des flux de marchandises mais aussi des nuisances environnementales d'une excessive pénétration automobile dans le cœur de ville, son animation mais aussi son offre commerciale. En un mot, à sa qualité de vie.

Si les transports publics et la mobilité durable ont été des cibles lors des élections municipales de 2014, les nouvelles équipes municipales ne les ont pas fondamentalement remises en cause. Elles ont redimensionnés les projets en cours à l'aune de la nouvelle configuration des finances locales et ont rendu des arbitrages parfois plus favorables à la voiture. Mais dans une très large partie du territoire, la mobilité durable reste encore une priorité pour les collectivités. Les transports publics sont de plus en plus soumis à des difficultés économiques qui obligent les collectivités à redimensionner les projets et à rationaliser l'offre de transports collectifs.

La mobilité durable
est-elle encore
une priorité ?

Dans ce contexte, quelles sont les pistes d'amélioration pour les agglomérations de taille intermédiaire ?



RECOMMANDATIONS
ET PERSPECTIVES

3

Les villes moyennes sont marquées par des problématiques et des enjeux spécifiques : comment desservir les territoires éloignés dans un contexte budgétaire contraint ? Comment attirer une nouvelle clientèle dans les transports publics (au-delà des usagers captifs) ? Comment desservir les zones d'activité ? Comment encourager l'abandon de la 2^e et, dans certains cas, de la 3^e voiture ?

Les villes moyennes doivent indéniablement faire face à la prédominance de la voiture d'une part, et d'autre part à des transports collectifs qui pâtissent de leur image ou qui peinent à attirer les actifs.

Cette partie de l'étude entend proposer des recommandations⁶⁵, tout en gardant à l'esprit le principe de libre administration des collectivités territoriales. Il ne s'agit pas ici de dresser un modèle « unique » de mobilité valable pour toutes les agglomérations intermédiaires, mais plutôt de donner des pistes qui peuvent être adaptées aux contextes locaux.

Plusieurs leviers d'actions existent afin de faire évoluer les pratiques de déplacement et atteindre ainsi les objectifs de mobilité durable :

- Intégrer la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec les modes alternatifs

Il est vain de croire que les modèles de mobilité durable en ville moyenne peuvent exclure totalement la voiture particulière. L'idée est donc ici de construire des solutions considérant la voiture dans une logique complémentaire, intermodale et multimodale et non pas de façon concurrentielle aux transports publics et aux modes actifs.

⁶⁵ : Certaines de ces propositions peuvent être le fruit d'échanges dans le cadre des auditions réalisées par le GART dans le cadre de cette étude (annexe 1).

⁶⁶ : Audition du 21 avril 2015 au GART.

Quelle place de la voiture particulière dans la mobilité durable ? Patrick VIEU, ancien conseiller Transport à l'Élysée⁶⁶.

Les villes moyennes font face à la prédominance de la voiture, malgré des politiques volontaristes de développement du transport public. Comme le souligne Patrick VIEU, « c'est vraiment un thème où il ne faut pas être dogmatique. Le pragmatisme est ainsi de rigueur ». Selon lui, il n'existe « pas de réponse simple et unique à la question de la place de la voiture en centre-ville ».

Il est aujourd'hui plus que temps de passer d'une logique de guerre des modes à celle d'une complémentarité des modes. Chaque mode de transport, y compris la voiture, a sa zone de pertinence.

- Faire évoluer les réseaux de transport collectif afin de répondre aux enjeux de restrictions budgétaires, et développer des solutions alternatives et coordonnées de mobilité

Avec les restrictions budgétaires qui pénalisent les AOM dans le développement de solutions de mobilité, il s'agit de trouver des moyens de développer les réseaux de transport public dans une logique d'optimisation et de rationalisation de l'offre. En parallèle, les villes moyennes gagneraient à promouvoir et développer les mobilités actives - des solutions qui participent à la vitalité du centre-ville.

Un des éléments essentiels au développement de solutions de mobilité durable reste la concertation et la communication avec l'ensemble des parties prenantes (comme par exemple les commerçants du centre-ville) afin de pérenniser les projets.

Voyons maintenant comment développer ces leviers d'action.

A. Intégrer la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec les modes alternatifs

Comme nous l'avons constaté, dans les villes moyennes, la voiture est le mode de déplacement principal. En fait, chaque mode de déplacement a son créneau de pertinence et il est donc logique de développer des solutions de mobilité complémentaires à l'usage privatif de la voiture particulière, notamment pour les moyennes et longues distances.

Dans ce cadre, plusieurs propositions peuvent être avancées :

- considérant le grand nombre de deuxièmes voitures dans les villes moyennes, l'objectif est de proposer des solutions de mobilité permettant aux familles d'abandonner la deuxième, voire la troisième voiture,
- dans une logique de complémentarité modale, intégrer la voiture dans la chaîne de déplacement grâce au covoiturage et à l'autopartage,
- les solutions de rabattement vers les transports collectifs peuvent également être envisagées, avec par exemple des parkings relais en périphérie de la ville moyenne.

Ceci-dit, un phénomène d'ordre sociologique pourra

^{67, 68} : Denis Baupin, Fabienne Keller, « Les nouvelles mobilités sereines et durables : Concevoir et utiliser des véhicules écologiques ». n°1713 [en ligne]. 16 janvier 2014. Disponible sur : www.assemblee-nationale.fr/14/rap-off/i1713-tl.asp

⁶⁹ : CERTU, « La Mobilité urbaine en France. Principaux enseignements des années 2000-2010 ». Collection Mobilités et Transports. Le point sur, février 2012, p. 3.

certainement faire évoluer la place de la voiture dans les villes moyennes dans les années prochaines : le rapport à la voiture. Sur ce point, il est intéressant de noter que la valeur de la voiture comme propriété est remplacée par celle du service et de l'usage. Plusieurs données et statistiques concourent à cette analyse :

- les jeunes français portent de moins en moins d'intérêt à l'objet « voiture », la moitié des 18-25 ans seulement ont le permis de conduire, 45 % des femmes et 48 % des hommes⁶⁷,
- l'âge moyen d'achat de la première voiture neuve est de 54 ans et augmente de manière régulière d'un an chaque année⁶⁸,
- le ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique indique qu'en 2011, 2,2 millions de voitures ont été produites contre 3,5 millions en 2005, - le CEREMA analyse ce phénomène comme « un découplage entre la possession et l'usage de la voiture personnelle », considérant que « les gens s'équipent toujours plus en voitures mais les utilisent un peu moins. Un rapport plus rationnel à l'automobile constitue sans doute les prémices d'un développement de son utilisation partagée. L'accompagnement du passage progressif de la voiture-objet à la voiture-service constitue certainement un des enjeux des années à venir »⁶⁹.

L'attrait pour la « voiture servicielle » devrait s'étendre aux villes moyennes grâce, notamment, au développement de solutions d'intégration de la voiture dans la chaîne de mobilité. C'est en cela que le covoiturage et

Recommandations et perspectives

l'autopartage doivent être encouragés notamment avec des solutions adaptées. Il est donc légitime de penser que nous sommes probablement à l'orée d'une époque nouvelle.

1. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE « VOITURES PARTAGÉES »

L'autopartage, est présent dans les grandes agglomérations mais également dans les villes moyennes et dans les espaces ruraux. Considérant qu'une voiture particulière passe 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. Le cabinet 6T affirme qu'une voiture partagée remplace 9 voitures particulières. En passant à l'autopartage, l'usager diminue de moitié son utilisation de la voiture, et lorsqu'il abandonne sa voiture personnelle, il roule alors 3 fois moins⁷⁰. Ce mode de déplacement peut ainsi avoir toute sa place dans les villes moyennes. Ainsi, plusieurs solutions peuvent être envisagées :

• Développer l'autopartage en « boucle »

Plusieurs systèmes d'autopartage coexistent :

- Le système « en boucle » ou « classique » : le véhicule doit être réservé à l'avance avec la précision de la durée de location, il doit être pris à un point de départ et ramené à ce même point,
- Le système « en trace direct » et en libre-service (de type Autolib') : il n'est pas nécessaire de réserver à l'avance ni de préciser la durée de la location. Le véhicule peut être déposé à une station différente de celle de départ.

L'autopartage « classique » a un impact vertueux sur les changements de comportement ce qui n'est pas le cas pour l'autopartage en « trace directe ». En effet, d'après une étude réalisée par le bureau de recherche 6t, la facilité d'usage du système Autolib' en fait un concurrent des transports collectifs. Ainsi, une majorité des utilisateurs d'Autolib' sont des usagers des transports publics qui optent pour la voiture plutôt que des automobilistes qui abandonnent leur véhicule. En conséquence, « Autolib' remplace moins de voitures et supprime moins de kilomètres que les services d'autopartage en boucle »⁷¹. En effet, un véhicule Autolib' remplace 3 voitures particulières et diminue de 11% les kilomètres parcourus en voiture ; alors qu'avec un système classique d'autopartage (comme par exemple Mobizen⁷²), un véhicule remplace 7 voitures personnelles et diminue de 45% les kilomètres parcourus en voiture.

Il est donc pertinent d'opter pour les systèmes d'autopartage en boucle. De plus, l'efficacité d'Autolib' est fortement liée à la densité d'offre, qui, dans des territoires étendus et peu denses comme ceux des villes moyennes, est difficile et très coûteuse à mettre en œuvre.

Un cas intéressant d'autopartage en boucle est celui de Mobility Carsharing⁷³ en Suisse. Quand on sait que le nombre d'utilisateurs d'autopartage en Suisse est de 97 000, soit près de 4 fois celui de la France pour une population 8 fois moins élevée, il paraît judicieux de s'intéresser aux pratiques suisses dans ce domaine⁷⁴. L'efficacité du système et sa capacité à faire abandonner la voiture particulière s'appuie sur plusieurs points⁷⁵ :



⁷⁰ : FNAUT, « L'automobile : nouvelle image, nouveaux usages ». FNAUT Infos, décembre 2014, n° 230, p.2.

⁷¹ : http://6t.fr/download/AD_DossierPresse_140515.pdf

⁷² : L'étude 6t a été réalisée en Ile-de-France, les systèmes comparés sont Autolib' et Mobizen, ce dernier étant un système d'autopartage francilien en boucle. 6t, Enquête nationale sur l'autopartage, réalisée en partenariat avec Citiz (ancien France Autopartage) avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT, 2013.

⁷³ : Cette société est le leader du marché de l'autopartage en Europe. Elle possède 2600 véhicules dans 450 villes.

⁷⁴ : http://regl.debatpublic.fr/sites/debat.regl/files/documents/140526_nm_phase2_-_versioncourte.pdf

⁷⁵ : <https://www.mobility.ch/fr/Infos>, décembre 2014, n°230, p.2.

- la possibilité de réserver à toute heure via internet ou téléphone, et ce jusqu'au dernier moment,
- l'effort pour articuler l'offre avec les autres modes de transport (un seul billet pour tous les modes, flottes de véhicules au niveau des gares...),
- le travail de collaboration avec les services publics et les autres acteurs de transports, loueurs de voiture traditionnels. Il s'agit là d'un exemple intéressant de bonne pratique, que ce soit pour les entreprises ou les collectivités locales.

• Inciter les collectivités locales à être actrices et utilisatrices d'un service d'autopartage (afin de réduire le nombre de véhicules de fonction notamment).

Les services des collectivités locales étant souvent dotés de véhicules de fonction, il apparaît intéressant de les inciter à les délaissier pour l'usage d'un service d'autopartage. Bien entendu cela supposerait une participation de la collectivité afin de développer ce service, mais il va s'en dire que cela permettrait de développer de l'autopartage au sein même de la collectivité en contribuant à rationaliser l'usage de la voiture.

L'autopartage est-il viable dans les villes moyennes ? Les solutions proposées par le réseau Citiz⁷⁶

L'autopartage est-il spécifiquement réservé aux habitants des métropoles ou est-il possible de mettre en place une offre viable dans les villes moyennes, voire petites ? Pour répondre à cette question, Jean-Baptiste SCHMIDER, directeur général de Citiz considère qu'il faut analyser

les conditions de réussite et de viabilité d'un service d'autopartage, et identifier la manière dont il est possible de les compenser lorsque celles-ci ne sont pas réunies.

1/ Les critères de réussite de l'autopartage : densité, offres alternatives, et contraintes sur le stationnement
L'autopartage propose une alternative à la voiture particulière, et s'inscrit donc dans une logique de « démotorisation ». En ce sens, il intéresse le public « captif », c'est-à-dire les personnes ayant le permis de conduire mais ne disposant pas des ressources suffisantes pour être propriétaire d'une voiture. Mais le service ne saurait se développer avec ce seul public, et pour toucher d'autres cibles, il est nécessaire que certaines conditions favorables à la démotorisation existent.

La densité est le premier critère, qui permet qu'il y ait autour de l'emplacement de la station d'autopartage suffisamment de population pour utiliser le véhicule, que chaque personne potentiellement intéressée dispose à proximité de chez elle suffisamment de services pour ne pas être dépendante de la voiture au quotidien mais également que la personne puisse accéder à la voiture partagée à pied, à vélo ou en transport en commun.

Le deuxième critère est l'existence d'offres alternatives de mobilité qui permettent de ne pas être dépendant d'une voiture, notamment pour les déplacements pendulaires (domicile-travail) que ce soit au travers d'une bonne desserte de transports en commun ou d'un bon réseau cyclable.

Le troisième critère est la contrainte sur le stationnement. C'est en effet un critère déterminant de la démotorisation

⁷⁶ : Audition de Jean-Baptiste Schmider, Directeur Général du réseau Citiz, au GART, le 8 juillet 2015.

car, tant que les habitants peuvent se garer aisément et gratuitement en bas de chez eux et près de leurs destinations favorites, ils n'ont pas vraiment d'intérêt autre qu'économique à se « démotoriser ».

2/ La mutualisation de la gestion du service d'autopartage au niveau d'un territoire plus large

Selon Jean-Baptiste SCHMIDER, l'existence d'un service autonome, avec une agence en propre, et toute la gestion clientèle (commercial, facturation, administratif...) ne peut se justifier économiquement dans une agglomération de moins de 100 000 habitants. Pour ces agglomérations, le service peut fonctionner comme une antenne d'un service plus vaste, mutualisé au sein d'un réseau à minima régional ou national. Localement, devra être assuré ce qui ne peut pas être fait à distance : le nettoyage mensuel ou bimensuel des véhicules, le recueil des pièces justificatives, la délivrance des cartes d'accès aux véhicules, etc. Idéalement, ces activités locales pourront être assurées par un partenaire local en complément de ses propres activités (exploitant de transport, office de tourisme, etc.). Cette mutualisation permet de réduire les charges fixes et de baisser le « point mort » économiquement du service d'autopartage.

Recommandations
et perspectives

3/ L'engagement d'utilisation avec une garantie de recettes par les collectivités locales

Le réseau Citiz préconise et expérimente l'engagement d'utilisation par les collectivités avec une garantie de recettes. Cette solution permet de minimiser le risque pour l'opérateur tout en assurant un service utile pour la collectivité. Cette solution présente plusieurs avantages

non négligeables pour la collectivité : la réduction des coûts de ses véhicules de service ou de ses indemnités kilométriques, un rôle d'exemplarité de la collectivité auprès de ses administrés en véhiculant une image positive et engageant un changement de comportement, une rotation minimum des véhicules par les usages de la collectivité, une montée en charge du service... Cette formule s'adapte à tout type de taille d'agglomération : l'engagement d'utilisation d'une ou deux voitures dans une petite ville, l'engagement d'usage d'une dizaine de véhicules pour une ville moyenne permettant la mise en place d'un véritable service (exemples de Narbonne, Angers ou Dijon). Plusieurs agglomérations en Rhône-Alpes (Bourgoin-Jallieu, Crolles, Echirolles, Fontaine, Voiron, Villefontaine, Villefranche-sur-Saône...) et en Alsace (Saint-Louis, Erstein, Saverne, Haguenau...) ont fait le choix de cet engagement d'utilisation avec garantie de recettes.

4/ Le partage des véhicules appartenant aux collectivités locales

L'une des autres voies pour le développement de l'autopartage dans les villes moyennes pourrait être la mise à disposition en autopartage des véhicules des collectivités qui, pour certains, peuvent être sous-utilisés. Cette solution est intéressante pour mutualiser des véhicules (de type berline ou 9 places) qui peuvent servir à des associations, aux CCAS et aux particuliers. Elle permet, en complément de la mise en place d'un service d'autopartage, d'augmenter la flotte plus rapidement avec un coût d'immobilisation moindre. C'est par exemple la solution mise en place par la ville de Longvic (21) qui a souhaité acquérir un véhicule électrique pour ses besoins propres,

mais aussi permettre aux habitants de bénéficier de cette mobilité électrique.

Le réseau Citiz encourage ainsi la mutualisation du « back office » (ensemble des tâches de gestion administrative, financière et technique de l'autopartage) à l'échelle d'un territoire plus large, et préconise également un engagement d'utilisation par les collectivités locales.

• **Dans le cadre de démarches de projets immobiliers innovants (de type « éco-quartier »), il serait intéressant de développer des systèmes d'autopartage en lien avec les promoteurs immobiliers et à proximité de lignes de transports collectifs.**

Cela suppose un travail de concertation en amont entre les responsables en charge des transports publics et le secteur immobilier.

Développer des solutions de « voitures partagées »

- Développer l'autopartage en « boucle »,
- Inciter les collectivités locales à être actrices et clientes d'un service d'autopartage (afin de réduire le nombre de véhicules de service notamment),
- Dans le cadre de démarches de projets innovants (de type « éco-quartier » par exemple), il serait intéressant de développer des systèmes d'autopartage en lien avec les promoteurs immobiliers.

2. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE COVOITURAGE

Principalement utilisé pour la longue distance, le covoiturage peut encore être développé, en particulier pour la courte et moyenne distance. Elle constitue une solution intéressante pour les villes moyennes.

Le covoiturage : les différentes « formules »

Le covoiturage, développé depuis les années 90 en France, a connu un essor important avec l'avènement des technologies de l'information et de la communication (TIC).

Le covoiturage peut être informel ou organisé via internet le plus souvent. Blablacar est le site majoritairement utilisé (dans 95% des cas), il compte 7 millions d'inscrits en avril 2014⁷⁷.

Principalement axé sur les distances moyennes et longues, il est cependant encore peu développé pour les trajets quotidiens. On peut caractériser trois types de covoiturage :

- le covoiturage spontané : il n'y a pas de structure aidant à la mise en relation conducteur - passager.
- le covoiturage planifié « classique » : le conducteur et les passagers s'organisent en amont (plusieurs heures ou jours à l'avance) grâce à une mise en relation organisée (association, collectivité, entreprise, site internet...).
- le covoiturage dynamique : covoiturage « instantané » où il n'est pas nécessaire de s'organiser à l'avance. L'offre et la demande s'actualisent en temps réel. Le conducteur et le passager sont mis en relation automatiquement

par un calcul de compatibilité des trajets par le système d'information. Le covoiturage dynamique s'appuie sur les nouvelles technologies d'information et de communication (smartphone, géolocalisation...).

Dans les agglomérations de taille intermédiaire, nombreux sont les actifs qui effectuent leurs trajets domicile-travail en voiture particulière (partie 1). Inciter les habitants des agglomérations de taille moyenne à aller et partir du travail en covoiturage réduirait considérablement le nombre de voitures sur les routes et donc les émissions de gaz à effet de serre. Pour les familles dont tous les adultes travaillent, cela peut également éviter l'achat d'une deuxième voiture. La collectivité locale doit encourager les entreprises à organiser le covoiturage en interne. Elles pourraient elles-mêmes s'impliquer dans le développement du covoiturage, dans la mesure où elles disposent aussi de personnel avec un effet de taille permettant une telle pratique de mobilité. Elles peuvent ainsi, par exemple, créer des emplacements réservés pour les covoitureurs de manière à inciter leurs salariés à utiliser le covoiturage.

Adapté aux trajets pendulaires, le covoiturage doit également être développé pour les autres trajets du quotidien. Il faudrait que le covoiturage constitue une alternative à la voiture personnelle intégrée à l'offre de transport par les AOM. Pour cela, des infrastructures ont commencé à être mise en place et notamment au niveau d'agglomérations intermédiaires. Par exemple, à l'entrée nord de l'agglomération d'Angoulême, une aire de covoiturage a été aménagée en février dernier ; c'est la première en Charente. Cet aménagement relève du

Recommandations
et perspectives

⁷⁷ : FNAUT, « L'automobile : nouvelle image, nouveaux usages ». FNAUT Infos, décembre 2014, n° 230, p.2.

département charentais⁷⁸ mais a eu des répercussions sur les mobilités dans l'agglomération angoumoise⁷⁹.

Par ailleurs, le covoiturage dynamique est un service innovant, répondant à des exigences de souplesse et de flexibilité mais encore peu développé. Il doit l'être en faisant attention à ne pas concurrencer les taxis et les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), ou même les transports collectifs. Il n'en reste pas moins que le covoiturage offre des marges de manœuvre pour les villes moyennes.

Ainsi, une expérimentation de covoiturage dynamique a été faite dans le département de l'Isère en 2012⁸⁰. Écovoiturage est le nom de cette expérimentation. Celle-ci a mené à des conclusions mitigées, soulevant notamment les problèmes de masse critique et des difficultés techniques. Ce type de covoiturage est néanmoins intéressant pour les courtes distances mais il demande encore des expérimentations pour parfaire le système. De telles expérimentations pourraient être portées par des villes moyennes.

Développer des solutions de covoiturage

- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage « dynamique ».
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, en étant notamment encouragées par les employeurs eux-mêmes (covoiturage « professionnel »).
- Poursuivre le développement des aires de covoiturage⁸¹.
- Encourager le covoiturage dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise (PDE) et les plans de déplacement inter-entreprise (PDIE).
- Encourager les plateformes de covoiturage en les mutualisant entre plusieurs AOM voisines, avec l'aide ou non de la région.
- Promouvoir le covoiturage en rabattement vers les gares structurantes du réseau ferré et/ou urbain.

⁷⁸ : <http://www.charentelibre.fr/2014/02/20/l-ere-du-covoiturage-veut-demarrer-a-champniers,1881286.php>

⁷⁹ : Dans cet exemple précis, il s'agit du département de la Charente. Mais il faut préciser que tout dépend du foncier sur lequel l'aire est réalisée,

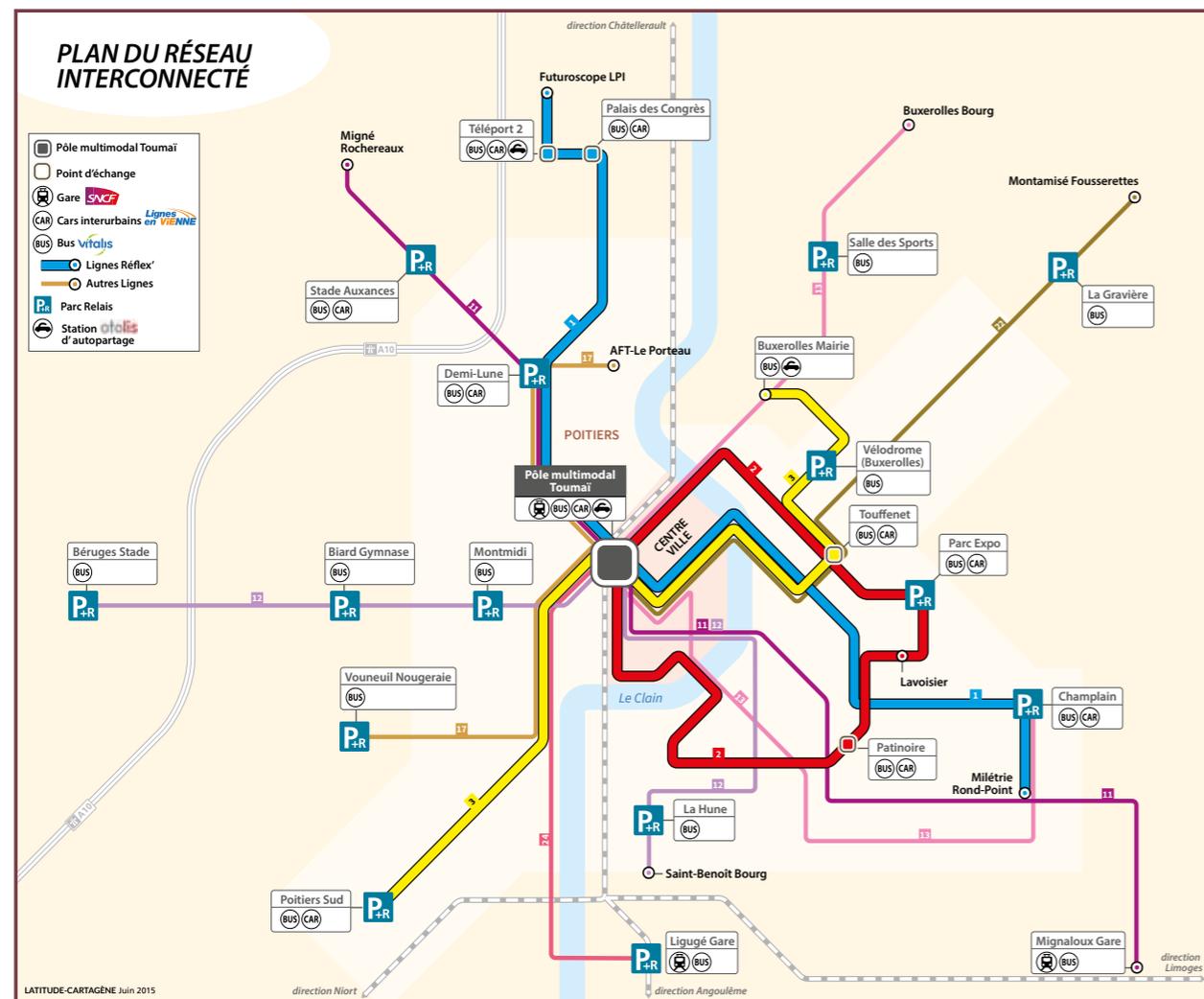
et/ou du gestionnaire de la voie concernée. Il faut rapprocher cela de la nouvelle compétence des AOM tendant à concourir au développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

⁸⁰ : <http://www.covivo.fr/User-Files/File/ecovoiturage-bilan-co-voiturage-dynamique-isere.pdf>

⁸¹ : Sur ce point, il faut noter que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) donne aux AOM l'obligation de réaliser un schéma de développement des aires

de covoiturage, seules ou en collaboration avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés.

Les parkings-relais mis en place par le Grand Poitiers en 2015



Source : <http://www.vitalis-poitiers.fr/S-informer/Actualites#Actualites-En-savoir-plus-sur-le-reseau-de-la-rentree-prochaine>
 Crédit : Latitide- Cartagène

3. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE RABATTEMENT INCITANT À L'USAGE DE MODES ALTERNATIFS

Concernant l'usage « traditionnel » de la voiture fortement présent dans les agglomérations de taille intermédiaire, il ne doit pas être identifié comme un mode exclusif de déplacement mais comme un moyen permettant d'atteindre les modes alternatifs.

La voiture intégrée dans la chaîne multimodale de déplacement permettrait de réduire la pénétration automobile dans les centres villes des agglomérations moyennes. L'utilisation de parkings relais au niveau de pôles d'échanges multimodaux est une solution de rabattement de la voiture particulière vers les autres modes.

C'est dans cette optique que l'agglomération de Poitiers avait développé les « parcobus », des parkings situés en périphérie de Poitiers et qui permettent une correspondance avec les lignes de bus allant au centre-ville. Dans le cadre de sa politique d'optimisation du réseau de transport public, l'agglomération de Poitiers implante, à partir de septembre 2015, 11 nouveaux parkings-relais (en complément des trois parking-relais déjà existants) permettant ainsi de favoriser le rabattement et l'intermodalité entre la voiture, les transports collectifs et les modes actifs (vélos).

Par ailleurs, pour diminuer l'usage de la voiture particulière, les services de covoiturage et d'autopartage doivent être pensés en complémentarité avec les offres de transport public, en particulier par le biais de la billettique, de la tarification, etc.

Développer des solutions de rabattement incitant à l'usage des modes alternatifs

- Mettre en place des parkings-relais autour de la ville, comme solution de rabattement, afin d'inciter l'automobiliste à l'usage des transports collectifs et des modes alternatifs,
- Équiper les parkings-relais (P+R) de services dédiés et connexes, en particulier en information voyageur, en billettique et en abris vélos sécurisés,
- Aménager des aires de covoiturage et des emplacements réservés à l'autopartage, notamment au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

4. RATIONALISER L'USAGE DE LA VOITURE PAR LE LEVIER DU STATIONNEMENT

La politique de stationnement doit se gérer à l'échelle de l'agglomération et s'inscrire dans la politique globale des déplacements de l'AOM. Elle constitue un levier primordial pour la diminution de la part modale de la voiture personnelle en faveur des modes alternatifs. Elle doit bien évidemment être pensée et hiérarchisée en fonction de la différence territoriale et les problématiques existantes entre la périphérie, le centre-ville et l'hyper-centre.

Le stationnement payant en centre-ville est un outil pour réguler l'utilisation de la voiture ou inciter les usagers à se garer en périphérie dans les parcs-relais.

Sur ce dernier point, le CEREMA avait déjà, en 2011 fait un certain nombre de préconisations⁸² en ce sens, à savoir la nécessité de bien « évaluer les besoins de stationnement » en :

- distinguant les usages, la clientèle et les besoins selon qu'il s'agisse d'achats de proximité, d'achats en weekend et la clientèle de passage,
- hiérarchisant les catégories d'offre et de tarification de stationnement selon que l'on se situe en centre-ville, en périphérie proche ou éloignée, en arbitrant sur le type d'aménagement (en ouvrage, en voirie, etc...) et en choisissant une tarification favorisant au maximum la rotation effective des véhicules.

Sur ce point de la tarification du stationnement, lors des auditions réalisées par le GART, est apparue la nécessité

d'inventer des solutions tarifaires pour lesquelles le coût du stationnement serait partiellement remboursé par les commerçants⁸³. Plus généralement, Claude Boulle suggère « l'introduction d'une participation financière collective des commerces dans le cas de la création d'une infrastructure de transport à proximité⁸⁴ ».

Mais, au-delà des mesures mentionnées ci-dessus visant à augmenter la rotation des voitures en stationnement en centre-ville de façon à dynamiser l'activité commerciale, la question même de la possession de plusieurs voitures par foyer est posée dans le cadre plus général de la politique du logement. Il est clair, en effet, que les obligations de construction de places de parking ont été contreproductives en matière de construction de logements en centre-ville. Cela a donc poussé le Gouvernement à alléger ces obligations quand les projets immobiliers sont distants de moins de 500 m d'une desserte de transport public de qualité. Dans ce contexte, on voit bien que la tendance est à la lutte contre l'étalement urbain par la densification des constructions de logements dans les villes centres ce qui implique un usage moindre de la voiture individuelle.

Recommandations
et perspectives

⁸² : CERTU, « Commerces et zone à priorité piétonne », février 2011, page 50 et suivantes.

^{83, 84} : Claude Boulle, président de l'Union du Grand Commerce de centre-ville, audition réalisée le 8 avril par le GART.

Rationaliser l'usage de la voiture par le levier du stationnement

- Bien maîtriser, grâce à la politique de stationnement, l'offre et la fréquentation automobile de la zone de commerces, en particulier en centre-ville.
- Développer des parkings de délestage sur le dernier kilomètre et proposer des solutions de mobilités douces (vélo, marche).
- Organiser une mutualisation des parkings, inventer des parkings avec une priorité à donner aux « mobilités dites propres » ou imaginer des parkings avec une logique de segmentation (places réservées aux véhicules propres, à proximité de la sortie piétonne du parking par exemple).

5. POSER LA QUESTION DE LA DEUXIÈME, VOIRE LA TROISIÈME VOITURE

En dépit des caractéristiques inhérentes aux villes moyennes (de densité, de superficie, de motorisation, etc.), la prédominance de la voiture est une donnée. Le problème est moins la première voiture (qui peut être en complémentarité avec les transports collectifs et les modes actifs) que la 2^e voire même la 3^e voiture. D'où l'idée d'inciter les ménages à abandonner leur deuxième voiture.

Il est évident qu'il n'est pas possible de défendre un modèle de mobilité durable dans lequel la voiture serait absente. Il s'agit ainsi de trouver des solutions de complémentarité modale.

Par contre, les villes moyennes pourraient inciter les automobilistes à abandonner la deuxième, et en tout cas

la troisième voiture, en préférant plutôt des solutions alternatives. Cette solution aurait non seulement le mérite de représenter un véritable gain de pouvoir d'achat pour les ménages, mais aussi un avantage positif en termes de coûts externes (congestion, accidentologie, bruit, etc.). Cette solution permettrait également de générer des gains en faveur de la mobilité durable. Pour preuve, considérant :

- le coût annuel moyen de possession d'une voiture particulière, estimé à 5 000 €,
- considérant une agglomération moyenne de 100 000 habitants, composée d'environ 50 000 foyers, dont les 2/3 environ possèdent une deuxième voiture,
- l'hypothèse de voir la moitié des foyers se séparer de leur deuxième voiture permettrait un gain net pour les foyers correspondants d'environ 100 millions d'€,
- en prenant comme hypothèse qu'ils réinvestissent 10 %

Recommandations
et perspectives

de la somme économisée dans la mobilité durable, cela représenterait 10 millions d'€. Autant de ressources supplémentaires qui pourraient être redéployées dans les politiques de mobilité durable.

Il est donc fondamental d'orienter les politiques de mobilité durable dans les agglomérations de taille intermédiaire vers une optimisation de l'offre susceptible de convaincre les habitants d'abandonner leur deuxième voiture. C'est un véritable enjeu pour la mobilité durable dans les villes moyennes.

De son côté, l'État devrait s'investir pour atteindre le même objectif. Cela aurait non seulement le mérite de représenter un véritable gain de pouvoir d'achat, et toute une série d'externalités positives (diminution de la congestion, de l'accidentologie, du bruit, de pollution, etc.).

Les perspectives de la COP21 et le changement climatique plaident en faveur des changements de comportement

de la part de chacun. Dans ces conditions, l'État doit jouer un rôle stratège. Pour ce faire, il pourrait engager une vaste campagne de communication et de sensibilisation, à l'image de celle produite en 1979 à la suite du second choc pétrolier. Cette campagne devrait vanter les bénéfices environnementaux de la mobilité durable et mettre en valeur les bonnes pratiques, comme par exemple l'auto-partage ou le covoiturage.

Bien évidemment, cette campagne devrait s'accompagner de mesures incitatives, notamment fiscales, pour encourager les ménages à délaisser au moins leur deuxième véhicule.

Rappelons que la démotorisation entraîne un regain de fréquentation des commerces de proximité. Il y a là un bénéfice évident pour l'attractivité du territoire et la vitalité économique des centres villes.

Poser la question de la deuxième, voire la troisième voiture

- Inciter les ménages à abandonner leur deuxième voiture, voire leur troisième véhicule,
- Faire en sorte que l'État joue son rôle, en engageant par exemple une campagne de sensibilisation et de communication en insistant sur les effets environnementaux, financiers, de santé publique, etc.

B. Faire évoluer les réseaux de transport collectif et développer des solutions coordonnées de mobilité

Rendre les transports publics plus attractifs et attirer de nouveaux usagers sont des enjeux de taille pour les agglomérations moyennes afin de contribuer au report modal de la voiture vers les modes alternatifs.

C'est dans cette logique que les agglomérations de taille intermédiaire gagneraient à optimiser l'offre de transport public, en travaillant sur l'intermodalité. Cette approche complémentaire et optimisée de l'offre permettrait sans doute d'inverser la tendance en matière de report modal.

Au-delà de la recherche d'une rationalisation de l'offre de transport, le développement de solutions plus économiques pour les agglomérations de taille intermédiaire serait également à envisager, en particulier des systèmes de priorité aux feux, mais aussi des systèmes de transport à la demande ou des navettes de centre-ville permettant d'irriguer finement le territoire : « Économiquement, le TAD est intéressant pour les autorités organisatrices de transport en proie, comme toutes les instances publiques, à des coupes budgétaires⁸⁶ ».

⁸⁶ : Bus et Car, « L'inexorable essor du transport à la demande », n°977, du 29 mai au 12 juin 2015, p. 6-13.

⁸⁷ : Franck Michel, Directeur marketing et territoires, Transdev.

Les modes actifs, tels que la marche mais aussi le vélo doivent également être des solutions venant en complémentarité de l'offre de transport existantes, d'autant que le potentiel est important en ville moyenne. De toute évidence, il s'agit là pour les autorités organisatrices de la mobilité de leviers d'action pour engager une politique de report modal.

1. RATIONALISER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF EN S'APPUYANT SUR LES AXES STRUCTURANTS

Confrontés à l'extension continue des périmètres de transport urbain, les réseaux des agglomérations de taille intermédiaire résultent souvent de la juxtaposition des offres au fur et à mesure de l'extension des ressorts territoriaux des AOM. Il en résulte un réseau peu performant, très étendu et consistant en un saupoudrage d'offres. Dans ce cadre, il est primordial pour les agglomérations de taille intermédiaire de « passer de la juxtaposition à l'intégration »⁸⁷. De plus, cette extension des ressorts territoriaux des AOM pose le problème de la desserte des communes les plus éloignées en transports collectifs. En effet, celle-ci représente un coût élevé pour la collectivité pour une fréquentation faible.

Le contexte financier amène à repenser ces réseaux. Ils doivent s'adapter aux évolutions urbaines (étalement urbain, extension des ressorts territoriaux des AOM, etc.) et aux nouveaux rythmes de vie où les heures de travail se désynchronisent, et les mobilités sont plus diffuses.

Recommandations
et perspectives

Les AOM doivent ainsi opérer une optimisation et une rationalisation de l'offre de transports collectifs. Pour déployer un réseau performant, les AOM doivent ainsi se baser sur les besoins des usagers, analyser finement les flux de déplacements sur leur territoire en identifiant les zones générateurs de trafic. Pour maintenir voire améliorer la fréquentation d'un réseau avec des moyens optimisés voire réduits, il faut s'appuyer sur des axes structurants quitte à réduire la surface couverte par les transports collectifs. Il s'agira alors de déployer sur les territoires éloignés peu denses des solutions alternatives (covoiturage, auto-partage, transport à la demande, navettes) qui se rabattent sur les axes forts de transport public. De fait, il vaut mieux augmenter l'offre en fréquence sur des lignes structurantes qu'étendre géographiquement l'offre.

L'optimisation de l'offre de transport du réseau d'Aix Les Bains⁸⁸

La communauté d'agglomération du Lac du Bourget (17 communes, 56 000 habitants, et Aix-les-Bains, la ville-centre compte 28 000 habitants, soit 50% de la population de l'agglomération) a décidé de rationaliser et d'optimiser son offre de transport public sur la base de plusieurs constats :

- un contrat de délégation de service public 2007-2013 qui pèse de plus en plus sur le budget principal, avec un doublement de la subvention versée au budget annexe transport,
- 3 lignes sur les 20 composant le réseau représentaient 89% des passagers et 48% des courses,

- 3 lignes sur les 20 composant le réseau transportaient plus de 3 passagers par course

C'est dans le cadre de l'appel d'offre pour la prochaine DSP 2015-2020 que des objectifs d'optimisation et de rationalisation du réseau ont été définis, avec pour but affiché une réduction de la contribution forfaitaire versée au délégataire (de 1 million d'euros par an), l'amélioration de la fréquentation et des recettes commerciales du réseau pour redresser le R/D.

Le réseau a ainsi été redessiné de façon à répondre à ces objectifs avec :

- un renforcement de la fréquence des lignes régulières et structurantes (fréquence à 20 minutes pour la ligne 1 contre 30 minutes auparavant),
 - la mise en place d'une navette spécifique (pour la desserte des Thermes d'Aix-Les-Bains) avec une fréquence à 20 minutes,
- une limitation du fonctionnement du réseau des lignes à vocation scolaire uniquement sur les périodes scolaires (du lundi au vendredi),
- la création d'un service de transport à la demande (TAD) et transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) avec une centrale de réservation.

Cette nouvelle stratégie d'optimisation et de hiérarchisation du réseau de transport a notamment pour conséquence de réduire l'offre de transport (en kilomètres commerciaux) de 300 000 km/an, d'améliorer sensiblement le taux d'usage du réseau de +0,77 (soit 2,70 voyages/km en moyenne sur la durée du contrat), avec un parc de véhicules constants.

Recommandations et perspectives

⁸⁸ : Tour de France GART – UTP, Présentation de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget, Poitiers, 19 mars 2015.

Ainsi, une économie substantielle est réalisée sur la durée du contrat de délégation de service public et le réseau de transport est optimisé, en particulier sur les zones les moins denses et fait l'objet d'une desserte fine du territoire avec un système de transport à la demande.

En parallèle, l'agglomération a développé des outils innovants afin à la fois de communiquer sur l'image innovante de la nouvelle offre proposée, de fidéliser la

clientèle existante mais aussi de pouvoir conquérir de nouveaux usagers : une office de la mobilité, la mise en place d'un nouveau site internet (incluant Google Transit), l'intermodalité entre les lignes de bus et l'offre ferroviaire régionale (par l'intégration des correspondances bus/train dans les fiches horaires), l'information voyageur en temps réel, etc.

Rationaliser l'offre de transport collectif en s'appuyant sur les axes structurants

- Privilégier une intégration plutôt qu'une juxtaposition de l'offre de transport collectif,
- Optimiser les fréquences de passage avec une analyse fine du rapport coût / desserte / offre et une prise en compte de l'effet « réseau »,
- Favoriser une segmentation de l'offre de transport public en fonction des nouvelles cibles de clientèle que les agglomérations moyennes souhaitent toucher.

2. IDENTIFIER ET RECHERCHER DES MOYENS DE TRANSPORT PLUS « ÉCONOMIQUES » ET FLEXIBLES

L'image des transports en commun est mise à mal dans les villes moyennes. Considéré comme un mode pour les captifs, il faut réussir à rendre le transport public plus attractif pour les autres catégories d'usagers, comme par exemple pour les actifs (trajets domicile-travail).

La recherche de moyens plus « économiques » et optimisés permet de rendre les transports publics plus attractifs dans les villes moyennes. Cela passe notam-

ment par la mise en place de couloirs de bus et des systèmes de priorité aux feux, dispositifs moins coûteux que des systèmes de site propre (en particulier sur l'intégralité du parcours) et favorisant la vitesse commerciale et la régularité des lignes de transport public. La mise en place de priorité aux feux permet notamment une amélioration du temps de parcours, rendant les transports plus attractifs.

En adoptant une politique d'optimisation de l'offre, la solution de desservir le territoire par du transport à la demande peut être intéressante à développer pour les

villes moyennes. En effet, ce mode de transport a l'avantage de venir en complémentarité de l'offre de transport existante, avec par exemple des lignes virtuelles ou des lignes de transport à la demande zonales.

Le transport à la demande offre à la fois une flexibilité et une personnalisation du service afin de répondre à des besoins spécifiques de déplacement, en fonction des usagers cibles (desserte de zones d'emploi, desserte de zones rurales, etc.). Cette solution peut être développée et encouragée dans les villes moyennes favorisant ainsi une desserte fine du territoire : « Les villes moyennes sont « l'échelle » idéale pour faire appel à des solutions de transport public flexibles, dont l'offre est plus ou moins adaptable aux demandes des usagers »⁸⁹. Cela suppose d'engager une réflexion en profondeur avec les opérateurs de transport, de manière partenariale,

afin d'innover et trouver des solutions adaptées et innovantes de transport à la demande (en particulier par une analyse détaillée des besoins de déplacement et des cibles potentiels).

Le développement de navettes de centre-ville, en tant que « produit d'appel » à l'usage des transports collectifs, en particulier dans des ressorts territoriaux d'AOM peu étendus, est aussi une alternative intéressante pour les villes moyennes.

Par ailleurs, peut être émise l'idée de développer les services de transport à la demande en complémentarité des courses de taxi.

Identifier et rechercher des moyens de transport plus « économiques » et flexibles

- Privilégier le développement des systèmes de priorité aux feux favorisant ainsi la vitesse commerciale et la régularité des lignes,
- Accompagner l'optimisation du réseau de transport par des solutions de desserte de type transport à la demande virtuelle ou zonale,
- Développer des navettes de centre-ville,
- Développer des systèmes de transport à la demande ramenant sur le réseau de transport autour d'axes structurants.

⁸⁹ : CERTU, « Le transport à la demande dans les villes moyennes. Déplacements en ville moyenne », fiche n° 1, février 2007.

3. DÉVELOPPER « L'INNOVATION DE SERVICES » PLUTÔT QUE « L'INNOVATION DE PRODUIT »

En parallèle, le déploiement de « l'innovation de service »⁹⁰ pourrait être une solution avec, par exemple, l'information-voyageur. Cette dernière participe au développement de l'usage des transports publics dans les villes moyennes, en intégrant tout autant l'offre de transport public que les solutions de mobilités actives. Ainsi, comme le précise Marc Delayer, l'information voyageur « reste un élément essentiel du développement des transports collectifs dans les agglomérations moyennes »⁹¹.

Dans une optique de report modal, une information simple, lisible et accessible sur les différentes solutions de mobilité mais aussi l'information en temps réel sont importantes pour les potentiels usagers et une incitation au changement de comportement. Il serait ainsi intéressant de promouvoir le développement des systèmes d'information multimodaux intégrant l'ensemble des solutions de mobilité. Afin de mutualiser et optimiser les moyens, les achats mutualisés de solutions de mobilité peuvent être encouragés⁹².

Développer « l'innovation de services » plutôt que « l'innovation de produit »

- Développer l'innovation de « service » plutôt que l'innovation de « produit », comme par exemple l'information-voyageur comme solution à l'usage des transports publics,
- Promouvoir et développer une information simple, lisible et accessible sur les différentes solutions de mobilité mais aussi l'information en temps réel, et ce sur l'ensemble de la chaîne de déplacement,
- Privilégier des solutions d'achats « mutualisés » en matière de services connexes (information voyageur, billettique, etc.).

⁹⁰ : Expression empruntée à Patrick Labia, CGEDD, lors de l'audition, au GART, le 8 avril 2015

⁹¹ : MARC Delayer, président de la Commission Technique, exploitation et développement durable, UTP, audition du 21 avril 2015.

⁹² : La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) avec laquelle le GART a signé récemment une convention de partenariat pourrait être une avancée en matière d'achats mutualisés.

<http://www.gart.org/S-in-former/Salle-de-presse/Le-GART-et-la-CATP-signent-un-accord-de-partenariat-et-annoncent-le-lancement-d-un-appel-a-manifestation-d-interet-a-propos-des-vehicules-propres>

4. DÉVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHE DE MANIÈRE COORDONNÉE AVEC LES OFFRES ALTERNATIVES

Pour rationaliser l'usage de la voiture en ville moyenne, les transports collectifs ne sont pas le seul moyen favorisant le report modal et contribuant à réduire l'empreinte environnementale. La marche constitue un des modes actifs qu'il faut encourager.

D'autant que, contrairement aux idées reçues, les piétons contribuent fortement à la santé des commerces de centre-ville⁹³. Bien sûr, pour inciter à l'usage de ce mode alternatif, il faut adapter les aménagements urbains en conséquence et construire des nœuds d'intermodalité. Les environnements sécurisants, agréables et où la voiture n'est pas omniprésente sont favorables à l'utilisation des modes actifs tels que la marche à pied.

La mise en place d'une aire piétonne permet de renforcer l'attractivité d'un centre-ville, le rendant davantage propice aux

loisirs. Par ailleurs, elle représente des coûts moindres pour la collectivité (tableau ci-dessous).

Une solution intermédiaire est celle des zones de rencontre⁹⁴.

Depuis leur entrée dans la loi en 2008, elles se sont multipliées sur le territoire national. Elles peuvent permettre une transition entre aires piétonnes et zones 30 dans les centres villes.

Belfort et sa zone piétonne

La ville de Belfort a fait des efforts récents en termes de piétonisation, avec notamment, le faubourg de France entièrement dédié aux piétons en 2013 : « La zone piétonne du faubourg de France est un véritable enjeu en matière d'attractivité. L'enjeu réside dans la valorisation des espaces publics de ce secteur. En offrant au public un cheminement piétonnier agréable et confortable, allant du pôle dynamique de la gare SNCF, futur pôle multimodal d'échange, à la place Corbis et à la Vieille ville. »⁹⁵

Comparaison de différents coûts d'infrastructures

Coût d'investissement dans un parking souterrain pour automobile	15 000 € la place
Coût d'un parc de stationnement pour vélos devant un commerce	50 € la place
Coût d'une aire piétonne circulée	100 € le m ²
Coût d'une zone 30 bien aménagée	1 000 € par mètre de voirie
Coût d'une politique cyclable efficace	8 à 10 € par an et par habitant
Arceaux X 5 avec pose	1 500 €

Source : http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/76456_7206_depliant_velo_et_commerces.pdf

⁹³ : ADEME, FUBICY, « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », rapport final, publications ADEME, n°4841, 83 p. CERTU, « Commerces et zones à priorité piétonne », février 2011, 67 p.

⁹⁴ : « Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble

de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable », définition selon le code de la route. ⁹⁵ : http://ville-belfort.fr/fr_piétonisation.html

Dans son analyse, le CERTU avait déjà émis l'idée de la nécessité d'une complémentarité modale entre la marche à pied et les transports collectifs et avait démontré les bénéfices apportés par la piétonisation pour les commerces de centre-ville⁹⁶.

Par ailleurs, pour le piéton, il est plus facile de raisonner en termes de durée que de distance de déplacement. Il serait donc intéressant pour les villes moyennes de déployer des jalonnements piétonniers (panneaux de signalisation) donnant le temps de marche pour atteindre certains lieux, comme l'a fait par exemple Grenoble en 2014⁹⁷.

Par ailleurs, certaines collectivités locales, telles que Nantes, Bordeaux ou Strasbourg ont pensé la ville sur le modèle de la « ville des courtes distances⁹⁸ », plus communément appelé aussi la « ville du quart d'heure ». En s'inspirant de ce principe, il s'agit, dans les villes moyennes, de faire en sorte que les services quotidiens soient à proximité des habitations, des axes de transport. La ville des courtes distances avantage ainsi les transports collectifs et plus encore les mobilités douces (vélo, marche).

La ville de Pontevedra et sa « carte piétonne »⁹⁹

La ville espagnole de Pontevedra, de 83 000 habitants, constitue un exemple de bonnes pratiques intéressant pour les villes moyennes françaises en matière de politique de mobilité durable, en particulier dans le développement de

la piétonisation et d'incitation des habitants à la marche à pied dans le centre-ville.

La ville bénéficie déjà d'un avantage de sa morphologie urbaine et territoriale : une grande majorité de la population se situe dans le cœur de ville (65 000 habitants), et la ville-centre est « compacte et plane¹⁰⁰ », et s'étale sur 4,5 km².

Mais beaucoup plus que cet avantage morphologique, c'est une véritable volonté politique qui a animé ce changement. En effet, suite aux élections municipales en 1999, le nouveau maire, Miguel Anxo Fernandez Lores¹⁰¹, décide d'inverser les priorités en matière de mobilité durable : il s'agit en premier lieu de requalifier l'espace public et de donner toute sa place aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite dans le centre-ville. Avant cela, la ville donnait la priorité à la voiture et avait une politique de stationnement en voirie avantageuse pour les automobilistes (avec près de 30 000 voitures en transit dans la ville par jour).

Ainsi, depuis sa première mandature (le maire a été réélu en 2015 après quatre mandats successifs), le maire a pris plusieurs mesures en matière de mobilité durable, avec des résultats probants.

- 1/ Les mesures mises en place :
- des limitations de vitesse dans le centre-ville de 50 à 30 voire 20 km/h,
 - une réglementation du stationnement très stricte, avec des durées de stationnement très courtes : seules les 15 premières minutes sont autorisées et gratuites sur la

Recommandations et perspectives

⁹⁶ : CERTU, « Commerces et zones à priorité piétonne », février 2011, 67 p. ⁹⁷ : http://www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plan-pieton-grenoble_cle7f8425.pdf

⁹⁸ : Cette solution est également préconisée par la Commission Européenne. ⁹⁹ : <http://www.pontevedra.eu/>

¹⁰⁰ : Bus et Car Transport de voyageurs, « Pontevedra, un paradis pour piétons », Intermodos, septembre 2014, p. 30-39 ¹⁰¹ : Médecin de profession, le maire est très sensibilisé aux questions de santé publique.

voirie (favorisant ainsi la rotation du stationnement mais aussi l'activité commerciale du centre-ville), sachant que les automobilistes sont incités fortement à emprunter les parkings en ouvrage et les parkings de dissuasion situés au plus loin à 10 minutes à pied (à l'extérieur du centre-ville) ; le stationnement en voirie est prohibé dans le centre-ville (seul les résidents, les livreurs et les véhicules d'urgence sont autorisés),

- une forte accessibilité pour les piétons avec une importante part de l'espace public dévolue à la marche,
- une complémentarité modale entre la marche et les vélos (offre vélos dans un rayon de 20 km autour du centre-ville).

2/ Les résultats probants :

- en termes de sécurité, une réduction du nombre d'accidents passant de 1 203 à 484 entre 2000 et 2014¹⁰²,
- en termes d'environnement, une réduction de l'ordre de 66% des émissions de CO² (avec une réduction de 31 000 véhicules par jour entre 1999 et 2013),
- une part modale de la marche et du vélo de 66 %

(2 déplacements sur 3 s'effectuent à pied dans le centre-ville), contre 22 % pour la voiture particulière, 6% pour le vélo et 4 % pour les transports publics.

En termes d'actions de communication auprès des habitants, la ville a déployé une «carte piétonne» sur le modèle des cartes de métro, baptisée «Metrominuto», avec l'ensemble des itinéraires piétons minutés entre les points majeurs de la ville. Cette initiative est pertinente pour inciter à la pratique de la marche.

La ville a préféré déployer ce plan plutôt que des panneaux de signalisation à l'intérieur du centre-ville dans une logique de rendre l'outil pédagogique et ludique pour les habitants.

En parallèle, la ville a également récemment développé un plan de promenades sur le même principe («Pasominuto») indiquant la durée de déplacements, le nombre de pas réalisés ainsi que la difficulté du parcours.

Développer l'usage de la marche de manière coordonnée avec les offres alternatives

- Développer des combinaisons marche / transport collectif et mettre en place des aires piétonnes en adaptant les aménagements et infrastructures dédiés,
- Développer des jalonnements piétons (des systèmes de signalétiques piétons) avec la durée du cheminement (plutôt que la distance) pour se rendre d'un lieu à l'autre, sur le principe de la «ville du quart d'heure»,
- Inscrire sur les plans de transport collectif les durées à pied entre chaque station ou indiquer sur chaque arrêt de bus le temps pour se rendre à pied au prochain arrêt, permettant ainsi de désengorger certains tronçons de transport (en particulier aux heures de pointe).

102 : Bus et Car Transport de voyageurs, «Pontevedra, un paradis pour piétons», Intermodos, septembre 2014, p. 30-39.

5. DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO AVEC DES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS

Depuis longtemps, le vélo est un mode de déplacement en développement (croissance des ventes de 7% en 2014¹⁰³ et près de 3 millions de bicyclettes achetées). Il faut également noter que le vélo à assistance électrique a bénéficié de la plus importante croissance du secteur avec 80 000 exemplaires vendus en 2014¹⁰⁴.

Concernant l'usage des vélos en ville moyenne, l'incitation passe notamment par l'amélioration des infrastructures et des aménagements dédiés. La priorité des AOM de taille moyenne dans ce domaine est aussi de développer des pistes cyclables. La mise en place de service de location de vélos est aussi un élément important¹⁰⁵. Au vu du potentiel financier représenté par les cyclistes¹⁰⁶, il serait judicieux de proposer à la location des vélos avec accessoires de portage pour les courses.

Par ailleurs, les systèmes de vélos en libre-service (VLS) ne sont pertinents en ville moyenne que si des aménagements vélo y sont développés.

Aussi, pour étendre la pratique du vélo, il est nécessaire de développer des parkings sécurisés, permettant dans le même temps de favoriser l'intermodalité.

103 : 2,7 millions de vélos vendus en 2013 selon les données du Club des Villes et Territoires Cyclables : Véronique Michaud, Extension du domaine du vélo, 27 mai 2014, participation au CODOR du GART, présentation Powerpoint, Club des Villes et Territoires Cyclables.

104 : 56 000 unités vendues en 2013 selon les données du Club des Villes et Territoires Cyclables

105 : GART, «Les pratiques d'intermodalité vélo - transports collectifs», Collection «Études», 2015, 47 p. Étude à télécharger à l'adresse : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-ve-lo-transports-collectifs>

106 : Pour plus de détail, se reporter à l'étude : ADEME, FUBICY, «Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés», Publication ADEME n°4841. 2004, rapport final, 83 p.

L'agglomération de Chalon-sur-Saône et ses aménagements cyclables

L'agglomération de Chalon-sur-Saône avait intégré dans son offre de mobilité le vélo en libre-service en 2005 dans son partenariat avec l'opérateur de transport Transdev (le VLS étant intégré directement dans la délégation de service public).

Cependant, en raison de sa sous-utilisation (5 usagers/mois), l'agglomération chalonnaise a décidé de réaffecter les crédits de fonctionnement du système de VLS en crédits d'investissement pour développer et financer plutôt des aménagements cyclables (pistes, arrêts vélos, systèmes de sécurisation). Cette solution offre l'avantage à l'agglomération de pouvoir investir pleinement dans une solution alternative en termes d'aménagements dédiés à l'usage du vélo.

L'AOM doit faire prendre conscience à la population de la portée du vélo (mais aussi de la marche à pied), chaque mode ayant sa zone de pertinence, et celle du vélo étant encore trop sous-estimée en ville moyenne.

Recommandations et perspectives

Développer l'usage du vélo avec des aménagements dédiés

- Développer des parkings sécurisés tant à proximité des centres villes que dans les pôles d'échanges multimodaux ou les parkings-relais,
- Développer des solutions de dessertes en vélo pour les trajets domicile travail, avec des aménagements et des infrastructures dédiés,
- Promouvoir des services de location mis en place par la collectivité, et la mise en place de vélostations,
- Favoriser la mise en place du jalonnement cyclable dans la ville.

6. PENSER L'INTERMODALITÉ EN PRENANT EN CONSIDÉRATION LA POLITIQUE GLOBALE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT

Pour assurer une bonne intermodalité, l'infrastructure est primordiale. En effet, la mise en place de pôles d'échanges multimodaux permet, par exemple, de regrouper les différents services de mobilité¹⁰⁷ (transport collectif, location de vélos, parking relais, covoiturage, autopartage, etc.). Cela suppose une coordination et une complémentarité avec la gare, lieu d'intermodalité et de flux de déplacement¹⁰⁸.

La facilité d'usage et de lisibilité pour les voyageurs sont donc primordiales, notamment au sein de la gare ou d'un pôle d'échange multimodal.



Le STMC de Belfort et son offre triple play¹⁰⁹ (« bouquet de mobilité »)

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) du Territoire de Belfort a fait preuve d'une initiative innovante, avec l'introduction du « pass Optymo » ainsi que l'accès à des solutions de mobilité multimodale, baptisée offre « triple play » (transport collectif, vélo en libre-service, et autopartage).

Ce « pass » est une billettique unique et intermodale permettant d'utiliser différentes solutions de mobilité, en complémentarité les unes avec les autres, avec le principe du post-paiement (les usagers ne paient à la fin du mois que ce qu'ils ont consommé avec un plafonnement mensuel).

La mise en place du pass Optymo et l'offre « triple play » se sont accompagnées d'une opération de communication

¹⁰⁷ : GART, « Les pratiques d'intermodalité vélo - transports collectifs », Collection « Études », 2015, 47 p. Étude à télécharger à l'adresse : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-ve-lo-transports-collectifs>

¹⁰⁸ : GART, « Étude sur la coopération en matière de mobilité », juin 2012, 42 p., téléchargeable à l'adresse suivante : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/La-cooperation-en-matiere-de-mobilite>

¹⁰⁹ : <http://info.optymo.fr/>

importante mise en place par le SMTC. Ce dernier prête une attention toute particulière à l'information et à la promotion des services de mobilités déployés sur l'agglomération. En plus du site internet Optymo et du calculateur d'itinéraire, le SMTC a déployé des agents d'information aux arrêts principaux et dans les établissements scolaires.

Il est important, malgré la multiplicité des modes, que le réseau reste lisible et qu'une démarche de communication incite la population à l'utiliser. Une plateforme d'information multimodale via internet ou smartphone intégrant toutes les possibilités de modes (covoiturage et autopartage notamment) est un bon moyen pour favoriser l'intermodalité. On peut citer celle de Saint-Omer, ville moyenne, qui tient compte du service de covoiturage et du transport à la demande¹¹⁰.

Pour avoir une politique de transport viable, il faut que celle-ci soit en accord avec la politique d'aménagement et d'urbanisation. Cet aspect peut être inscrit dans les PDU et notamment par le biais de contrats d'axe¹¹¹. Il s'agit de densifier les zones autour de la construction d'un axe de transport structurant. En plus de limiter l'étalement urbain, cela permet d'anticiper et d'assurer la fréquentation du service de transport collectif. Il ne s'agit plus d'aller chercher les populations éloignées avec des transports collectifs coûteux mais plutôt de créer des axes forts et d'urbaniser autour de ceux-ci (exemple de l'agglomération grenobloise avec la ligne E du tramway).

Il serait bon que ce type d'initiatives se multiplie et notamment dans les agglomérations de taille intermédiaire, fortement atteintes par le phénomène d'étalement urbain.

¹¹⁰ : <http://www.bougeco.com/>

¹¹¹ : « Le contrat d'axe précise les engagements mutuels entre AOM et collectivités. Il vise à élaborer de manière conjointe un axe TC structurant et l'urbanisation associée et à contractualiser entre transporteurs et aménageurs autour d'un projet commun.

Le contrat d'axe décline les objectifs d'une Charte, intégrée au PDU, qui constitue le préalable indispensable en termes d'engagements et de partage des objectifs entre les partenaires ». CERTU, « Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe... - retour d'expériences ».

La cohérence entre politiques d'aménagement et de déplacement passe aussi par la mise en place d'itinéraires piéton et vélo à partir des axes majeurs de transport collectif ou entre ces axes, de manière à soigner l'intermodalité.

Les villes moyennes comme les grandes agglomérations, doivent donc faire attention aux détails d'aménagement dans les processus d'intermodalité, de manière à ne pas décourager certains usagers et diminuer l'image de contrainte que les changements de mode véhiculent.

Les politiques de déplacement s'articulent autour d'une multitude de thématiques et doivent être pensées dans leur ensemble, afin que les différentes composantes de la mobilité soient cohérentes entre elles.



Recueil de fiches, 30 septembre 2010.

Penser l'intermodalité, en prenant en considération la politique globale de mobilité et d'aménagement

- Proposer des solutions de déplacement dans une logique d'intermodalité, en intégrant le rôle fondamental de la gare,
- Penser les solutions de mobilité avec une approche intégrant l'articulation entre le réseau urbain, le réseau interurbain et le réseau ferroviaire régional,
- Penser le rabattement vélo vers le transport collectif, avec par exemple la mise en place de services connexes tels que les abris vélos sécurisés,
- Lier les politiques de mobilité intermodale avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme.

7. DÉVELOPPER LA COMMUNICATION, LA PÉDAGOGIE ET LA CONCERTATION

Il est primordial pour les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de développer un discours non culpabilisant auprès des automobilistes sur les avantages, notamment économiques et environnementaux, de l'abandon de la 2^e voire 3^e voiture.

L'information autour de ces nouveaux usages de la voiture, covoiturage et autopartage, est essentielle pour leur développement. Il faut amener les individus à essayer ces pratiques en les sensibilisant à leur usage via internet, via des tracts, des publicités. Des recherches



sont actuellement en cours pour dégager des méthodes efficaces de communication. Le projet de recherche ACE'CAP¹¹², réalisé par le cabinet de conseil Auxilia, a pour but de publier « un guide pratique à l'attention des décideurs publics et des opérateurs d'autopartage afin de promouvoir ces pratiques¹¹³ ». Celui-ci est prévu pour 2015.

L'incitation à la marche et au vélo comme modes de déplacement doit également s'accompagner d'une démarche de communication autour de ces usages. Des campagnes ont déjà été faites pour promouvoir ces mobilités actives mais l'effort de marketing doit continuer.

¹¹² : Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme MOVIDA - Consommation et modes de vie durable financé par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Pour plus d'informations :

<http://programme-movida.fr/le-programme/comment-accompagner-le-changement-vers-des-modes-de-vie-et-de-consommation-durables>

¹¹³ : <http://www.auxilia-conseil.com/blog/165/projet-de-recherche-acecap-quelle-communication-pour-promouvoir-la-pratique-de-lautopartage-et-du-covoiturage->

Développer la communication, la pédagogie et la concertation

- Développer la communication auprès des commerçants de centre-ville sur les effets positifs des modes alternatifs à la voiture, notamment en matière de dynamisme commercial et de revitalisation du centre-ville, dont ils doivent être acteurs, en les consultant, les associant à la réflexion sur des projets de transport et en les faisant participer à la décision, permettant ainsi de les faire adhérer aux différents projets de mobilité proposés,
- Communiquer sur les avantages de l'abandon de la 2^e voire 3^e voiture,
- Sensibiliser le public sur les avantages de l'autopartage et du covoiturage,
- Renforcer l'image des transports collectifs en particulier auprès des actifs en développant des outils de communication dédiés, permettant de capter une potentielle nouvelle clientèle.

Tout l'enjeu, pour les agglomérations moyennes, réside à la fois dans l'attractivité des transports collectifs pour les usagers dits « captifs » mais aussi dans la capacité des solutions complémentaires à la voiture à capter de nouveaux usagers. Surtout que ces agglomérations doivent répondre, tout comme les métropoles, à des exigences environnementales et économiques de plus en plus fortes.

Ainsi, plusieurs pistes d'action et marges de manœuvre potentielles peuvent être actionnées afin de faire évoluer les comportements de mobilité dans les villes moyennes. D'une part, en intégrant la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec



les modes alternatifs, et d'autre part en faisant évoluer les réseaux de transport collectif dans une double logique d'intégration et d'optimisation et en développant, de manière complémentaire, des solutions de mobilité alternative (autopartage, covoiturage, vélo, marche).

Il n'en reste pas moins que ces différentes pistes doivent être adaptées à chaque territoire, voire même expérimentées et évaluées.

CONCLUSION

Si les élections municipales de mars 2014 ont principalement engendré des ajustements de projets de mobilité durable engagés par les agglomérations de taille moyenne, elles sont également venues réinterroger la place de la mobilité durable dans les débats publics.

Plusieurs observations doivent ainsi être mises en avant dans le cadre de l'analyse des ajustements qui ont été décidés.

D'abord, la politique de mobilité durable, et en particulier les grands projets « structurants » qu'elle implique ne peut se concevoir dans la durée d'un seul mandat municipal. Il est donc important, pour le devenir de ces projets, qu'ils fassent l'objet, autant que faire se peut, d'un consensus politique et d'une concertation étroite avec l'ensemble des parties prenantes (associations, commerçants, usagers, etc.).

Ensuite, la prise en compte des perspectives financières des agglomérations et les contraintes qui en découlent a nécessité de réajuster certains projets de mobilité durable. Il est certain que les contraintes financières qui pèsent sur les agglomérations vont nécessairement se répercuter sur leurs choix d'investissement. Rappelons, à ce propos, que la baisse de la dotation globale de fonctionnement va impacter d'au moins 20% les capacités financières des agglomérations dans les années à venir.

De plus, il importe de souligner que, en ces temps d'éveil des consciences sur le réchauffement climatique, les orientations favorables à la mobilité durable doivent perdurer, en particulier en ville moyenne pour lesquelles la question de la place de la voiture se pose tout particulièrement. En effet, la question qui se pose est, non pas celle de la réintroduction de la voiture en ville, mais plutôt de savoir comment l'intégrer dans une politique de mobilité durable en ville moyenne.

Fort de l'analyse réalisée dans le cadre de cette étude, on ne peut que considérer que la voiture particulière ne peut pas être la seule solution à la revitalisation des centres et des commerces de centre-ville. En effet, la cohabitation entre dynamisme de centre-ville et solutions de mobilité durable peut être possible (les modes actifs comme la marche ou le vélo constituant des modes dynamiques, rendant le centre-ville plus attractif).

Il paraît nécessaire de réfléchir à des solutions pour les collectivités des agglomérations de taille intermédiaire afin de maintenir le cap de la mobilité durable. Passer par l'expérimentation de solutions innovantes, en s'appuyant en particulier sur des « bonnes pratiques » (nationales et européennes), pourrait permettre à ces agglomérations, mais aussi plus largement aux métropoles, de pouvoir faire face à la fois aux contraintes budgétaires, mais aussi à des « idées reçues » véhiculées par certains bureaux d'études ou organismes.

Il n'est, par exemple, pas envisageable de croire que la voiture sera ainsi bannie des villes moyennes. En revanche, il est possible d'intégrer la voiture particulière

dans une logique double de complémentarité avec les modes alternatifs. De ce fait, si la voiture a une place plus importante dans les agglomérations moyennes, une diversification des solutions de mobilité et un travail sur la pertinence des modes de transport doit permettre de renverser la tendance en termes de report modal.

Il est bien évident que l'hétérogénéité des situations locales dans les villes moyennes ne permet pas d'identifier des solutions uniques de mobilité.

Ainsi, la pérennité des politiques de mobilité dans les villes moyennes est primordiale, sans quoi, les enjeux environnementaux ne pourront pas être tenus.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

A. INTÉGRER LA VOITURE DANS UNE LOGIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET DE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES MODES ALTERNATIFS

1. Développer des solutions de « voitures partagées »

- Développer l'autopartage en « boucle »,
- Inciter les collectivités locales à être actrices et clientes d'un service d'autopartage (afin de réduire le nombre de véhicules de service notamment),
- Dans le cadre de démarches de projets innovants (de type « éco-quartier » par exemple), il serait intéressant de développer des systèmes d'autopartage en lien avec les promoteurs immobiliers.

2. Développer des solutions de covoiturage

- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage « dynamique »,
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, en étant notamment encouragées par les employeurs eux-mêmes (« covoiturage professionnel »),
- Poursuivre le développement des aires de covoiturage,
- Encourager le covoiturage dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise (PDE) et les plans de déplacement inter-entreprise (PDIE),

- Encourager les plateformes de covoiturage en les mutualisant entre plusieurs AOM voisines, avec l'aide ou non de la région,
- Promouvoir le covoiturage en rabattement vers les gares structurantes du réseau ferré et/ou urbain.

3. Développer des solutions de rabattement incitant à l'usage de modes alternatifs

- Mettre en place des parkings-relais autour de la ville, comme solution de rabattement, afin d'inciter l'automobiliste à l'usage des transports collectifs et des modes alternatifs,
- Équiper les parkings-relais (P+R) de services dédiés et connexes, en particulier en information voyageur, en billetterie et en abris vélos sécurisés,
- Aménager des aires de covoiturage et des emplacements réservés à l'autopartage, notamment au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

4. Rationaliser l'usage de la voiture par le levier du stationnement

- Bien maîtriser, grâce à la politique de stationnement, l'offre et la fréquentation automobile de la zone de commerces, en particulier en centre-ville,
- Développer des parkings de délestage sur le dernier kilomètre et proposer des solutions de mobilités douces (vélo, marche),
- Organiser une mutualisation des parkings, inventer des parkings avec une priorité à donner aux « mobilités dites propres » ou imaginer des parkings avec une logique de segmentation (places réservées aux véhicules propres, à proximité de la sortie piétonne du parking par exemple).

5. Poser la question de la deuxième, voire la troisième voiture

- Inciter les ménages à abandonner leur deuxième voiture, voire leur troisième véhicule,
- Faire en sorte que l'État joue son rôle, en engageant par exemple une campagne de sensibilisation et de communication en insistant sur les effets environnementaux, financiers, de santé publique, etc.

B. FAIRE ÉVOLUER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ET DÉVELOPPER DES SOLUTIONS COORDONNÉES DE MOBILITÉ

1. Rationaliser l'offre de transport collectif en s'appuyant sur les axes structurants

- Privilégier une intégration plutôt qu'une juxtaposition de l'offre de transport collectif,
- Optimiser les fréquences de passage avec une analyse fine du rapport coût/desserte/offre et une prise en compte de l'effet « réseau »,
- Favoriser une segmentation de l'offre de transport public en fonction des nouvelles cibles de clientèle que les agglomérations moyennes souhaitent toucher.

2. Identifier et rechercher des moyens de transport plus « économiques » et flexibles

- Privilégier le développement des systèmes de priorité aux feux favorisant ainsi la vitesse commerciale et la régularité des lignes,
- Accompagner l'optimisation du réseau de transport par des solutions de desserte de type transport à la demande virtuelle ou zonale,

- Développer des navettes de centre-ville,
- Développer des systèmes de transport à la demande ramenant sur le réseau de transport autour d'axes structurants.

3. Développer « l'innovation de services » plutôt que « l'innovation de produit »

- Développer l'innovation de « service » plutôt que l'innovation de « produit », comme par exemple l'information-voyageur comme solution à l'usage des transports publics,
- Promouvoir et développer une information simple, lisible et accessible sur les différentes solutions de mobilité mais aussi l'information en temps réel, et ce sur l'ensemble de la chaîne de déplacement,
- Privilégier des solutions d'achats « mutualisés » en matière de services connexes (information voyageur, billetterie, etc.).

4. Développer l'usage de la marche de manière coordonnée avec les offres alternatives

- Développer des combinaisons marche / transport collectif et mettre en place des aires piétonnes en adaptant les aménagements et infrastructures dédiés,
- Développer des jalonnements piétons (des systèmes de signalétiques piétons) avec la durée du cheminement (plutôt que la distance) pour se rendre d'un lieu à l'autre, sur le principe de la « ville du quart d'heure »,
- Inscrire sur les plans de transport collectif les durées à pied entre chaque station ou indiquer sur chaque arrêt de bus le temps pour se rendre à pied au prochain arrêt, permettant ainsi de désengorger certains tronçons de transport (en particulier aux heures de pointe).

5. Développer l'usage du vélo avec des aménagements dédiés

- Développer des parkings sécurisés tant à proximité des centres villes que dans les pôles d'échanges multimodaux ou les parkings-relais,
- Développer des solutions de dessertes en vélo pour les trajets domicile travail, avec des aménagements et des infrastructures dédiés,
- Promouvoir des services de location mis en place par la collectivité, et la mise en place de vélostations,
- Favoriser la mise en place du jalonnement cyclable dans la ville.

6. Penser l'intermodalité en prenant en considération la politique globale de mobilité et d'aménagement

- Proposer des solutions de déplacement dans une logique d'intermodalité, en intégrant le rôle fondamental de la gare,
- Penser les solutions de mobilité avec une approche intégrant l'articulation entre le réseau urbain, le réseau interurbain et le réseau ferroviaire régional,
- Penser le rabattement vélo vers le transport collectif, avec par exemple la mise en place de services connexes tels que les abris vélos sécurisés,
- Lier les politiques de mobilité intermodale avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme.

7. Développer la communication, la pédagogie et la concertation

- Développer la communication et la concertation auprès des commerçants de centre-ville sur les effets positifs des modes alternatifs à la voiture, notamment en matière de dynamisme commercial et de revitalisation du centre-ville, dont ils doivent être acteurs, en les consultant, les

associant à la réflexion sur des projets de transport et en les faisant participer à la décision, permettant ainsi de les faire adhérer aux différents projets de mobilité proposés,

- Communiquer sur les avantages de l'abandon de la 2^e voire 3^e voiture,
- Sensibiliser le public sur les avantages de l'autopartage et du covoiturage,
- Renforcer l'image des transports collectifs en particulier auprès des actifs en développant des outils de communication dédiés, permettant de capter une potentielle nouvelle clientèle.

ANNEXES

LISTE DES PERSONNALITÉS ET EXPERTS AUDITIONNÉS DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE

Auditions du mercredi 8 avril 2015

- Olivier RAZEMON, journaliste et expert de la mobilité
- Patrick LABIA, CGEDD
- Jean LENOIR, Vice-président de la FNAUT
- Claude BOULLE, Président exécutif, Union du grand commerce de centre-ville (UCV)

Auditions du mardi 21 avril 2015

- Marc DELAYER, Président de la commission technique, exploitation et développement durable (TEDD), UTP
- Claude FAUCHER, Délégué général, UTP
- Anne MEYER, Directrice du département affaires économiques et techniques, UTP
- Patrick VIEU, Expert de la mobilité et des transports, Ancien conseiller transport à l'Élysée
- Paul DE ROSEN, Directeur transport à la demande, Transdev
- Franck MICHEL, Directeur marketing et territoires, Transdev
- Grégoire CARRIER, Chef du département déplacements durables, Cerema

- Tristan GUILLOUX, Responsable du groupe analyses et prospective de la mobilité, Direction technique territoires et ville, Cerema
- François-Xavier PERIN, président du directoire chez RATP Dev

Auditions du mercredi 29 avril 2015

- Jean-Luc RIGAUT, Président de la communauté d'agglomération d'Annecy, Membre élu de l'Assemblée des communautés de France (ADCF)
- Éric CHAREYRON, Directeur prospective, mode de vie et mobilités dans les territoires, Groupe Kéolis
- Anne LIEURE, Directrice des relations institutionnelles, Groupe Kéolis

Audition du mercredi 8 juillet 2015

- Jean-Baptiste SCHMIDER, Directeur général, Citiz

BIBLIOGRAPHIE

ADEME, Fubicy, « *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés* », Publication ADEME n° 4841. 2004, rapport final, 83 p.

Laurence Albert, « *Élus locaux et gouvernement se mobilisent pour tenter de revitaliser les centres villes* », Les Echos, 25/03/2015.

Denis Baupin, Fabienne Keller, « *Les nouvelles mobilités sereines et durables : Concevoir et utiliser des véhicules écologiques* ». n° 1713 [en ligne]. 16 janvier 2014. Disponible sur : www.assemblee-nationale.fr/14/rap-off/i1713-tl.asp

Marie-Noëlle Biguinet, « *THNS : recours au tribunal administratif* », <http://biguinet2014.canalblog.com/archives/2014/01/28/29067275.html>

Roger Brunet, « *Territoires de France et d'Europe. Raisons de géographe* », Paris, Belin, 1997, p. 188.

Bus et Car Transport de voyageurs, « *Pontevedra, un paradis pour piétons* », Intermodes, septembre 2014, p. 30-39.

Bus et Car, « *L'inexorable essor du transport à la demande* », n° 977, du 29 mai au 12 juin 2015, p. 6-13.

Jean-Paul Carrière, « *Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique* », Hégémonie de la ville, Réalités industrielles, Annales des Mines, février 2008, p. 18-25.

CERTU, « *Déplacements et commerces, recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques* », 2005, disponible sur : http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/898/CERTU_RE_05_07.pdf?sequence=2

CERTU, « *Le transport à la demande dans les villes moyennes. Déplacements en ville moyenne* ». février 2007, fiche n° 1.

CERTU, « *Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe...- retour d'expériences* ». Recueil de fiches, 30 septembre 2010.

CERTU, « *La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010* », Éditions du CERTU, Collection Dossiers, mars 2011, 68 p.

CERTU, « *Commerces et zones à priorité piétonne* », février 2011. 67 p. Disponible sur : http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/CERTU_juin2011_final22.pdf

CERTU, « *La Mobilité urbaine en France. Principaux enseignements des années 2000-2010* ». Collection Mobilités et Transports. Le point sur, février 2012, p. 3.

Courrier Picard, « *Amiens : Bonté "suspend" le projet de tramway dans l'attente "d'un référendum"* », Le Courrier Picard, 23/04/2014 (<http://www.courrier-picard.fr/region/amiens-bonte-suspend-le-projet-de-tramway-dans-amiens-167b0n337980>)

Gilles Dansart, «*La voiture, retour en force*», Mobilettre [en ligne], 6 février 2015. Disponible sur : <http://www.mobilettre.com/le-retour-en-force-de-la-voiture/>

Melinda Davan-Soulas, avec AFP, «*Voiture, pieds, transports en commun : comment les Français se rendent-ils au travail ?*» 7 juillet 2015, disponible sur : <http://lci.tf1.fr/france/societe/voiture-pieds-transports-en-commun-comment-les-francais-se-rendent-8631857.html>

Michel Dobry, «*Sociologie des crises politiques*», Paris, Presses de la FNSP, Paris, 1986.

Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD), 2008.

FNAUT, «*L'automobile : nouvelle image, nouveaux usages*», FNAUT-Infos, décembre 2014, n° 230.

FNAUT, «*Après les élections municipales : pas de tramways, des parkings !*», FNAUT-Infos, juillet-août 2014, n° 226.

Martial Foucault, Florent Gougou, «*Bilan des élections municipales françaises de 2014 des villes de plus de 9000 habitants*», Note du CEVIPOF, n° 10, avril 2014, notamment p. 3.

GART, «*Mobilité durable dans les agglomérations de taille intermédiaire. Solutions innovantes et attractives*», colloque du 6 octobre 2010, 43 p., actes du colloque téléchargeable à l'adresse suivante : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Mobilite-durable-dans-les-villes-et-les-agglomerations-de-taille-intermediaire-solutions-innovantes-et-attractives>

GART, CNFPT, CERTU, RST, «*Nouveaux plans de déplacements urbains - Nouveaux enjeux. Les PDU, 30 ans après le LOTI*», colloque organisé par le GART, le CNFPT, le CERTU et RST (avril 2013), actes téléchargeables sur http://www.evenements.cnfpt.fr/rstt/index.php?option=com_content&view=article&id=25

GART, «*Plans de déplacement urbain : panorama 2009, 2010*», 119 p.

GART, «*La phase de concertation des projets de TCSP*», Cahiers du GART, n° 6, septembre 2012, téléchargeable sur <http://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Les-cahiers-du-GART/Cahiers-du-GART-n-6-la-phase-de-concertation-dans-un-projet-de-TCSP>

GART, «*Étude du sur la coopération en matière de mobilité*», juin 2012, 142 p. téléchargeable à l'adresse suivante : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/La-cooperation-en-matiere-de-mobilite>

Florence Guernalec, «*Tarifs : le grand malentendu perdure*», Mobilicités, 23/06/2015 disponible sur : <http://www.mobilicites.com/011-3900-Transports-en-commun-le-grand-malentendu-sur-les-tarifs-perdure.html>

GART, «*Les pratiques d'intermodalité vélo - transports collectifs*», Collection «*Études*», 2015, 47 p. Étude télécharge à l'adresse : <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-velo-transports-collectifs>

Vincent Gagnière, «*Les effets du tramway sur la fréquentation du transport public. Un bilan des agglomérations françaises de pro-*

vince», Revue Géographique de l'Est, vol. 52, octobre 2012, [disponible en ligne : <http://rge.revues.org/3508>]

Franck Gintrand, «*L'inimaginable retour de la voiture en ville*». Slate.fr, 29 septembre 2014. <http://www.slate.fr/story/91611/inimaginable-retour-en-ville-de-la-voiture>

Franck Gintrand, «*Pour les villes moyennes, demain, il sera trop tard*», <http://www.slate.fr/story/88883/villes-moyennes-demain-il-sera-trop-tard>

Christophe Guillemin, «*La voiture "réinventée", de retour en centre-ville ?*», *Transport public*, n° 1157, mai 2015, p. 2-30.

Instruction du Gouvernement du 28 Mai 2014 (NOR : ETL1400077C) qui fixe à une place maximum de stationnement par logement quand il existe une offre de transport public à proximité.

La Charente Libre, «*Le busway revu à la baisse du Grand Angoulême*», *La Charente libre*, 24/04/2015 (<http://www.charentelibre.fr/2013/04/24/mobilix-le-busway-au-regimela-navigateur-en-stand-by,1832443.php>)

Les Echos, «*Caen se tourne finalement vers un tramway fer*», *Les Echos*, 3/12/2014.

Loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV)

Véronique Michaud, Extension du domaine du vélo, 27

mai 2014, participation au CODOR du GART, présentation Powerpoint, Club des Villes et Territoires Cyclables.

Plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun

Programme MOVIDA - Consommation et modes de vie durable financé par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, <http://programme-movida.fr/le-programme/comment-accompagner-le-changement-vers-des-modes-de-vie-et-de-consommation-durables>

Olivier Razemon, Blog «*L'interconnexion n'est plus assurée. Chronique impatiente de la mobilité quotidienne*» : <http://transports.blog.lemonde.fr/a-propos/>

Olivier Razemon, «*Ces nouveaux maires qui réintroduisent la voiture en ville*», <http://transports.blog.lemonde.fr/2014/07/20/ces-nouveaux-maires-qui-reintroduisent-la-voiture-en-ville/>

6t, «*Enquête nationale sur l'autopartage*», réalisée en partenariat avec Citiz (ancien France Autopartage) avec le soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT, 2013.

Tour de France GART - UTP, Présentation de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget, Poitiers, 19 mars 2015.

REMERCIEMENTS

Nous adressons nos remerciements les plus chaleureux à toutes les personnes ayant contribué à la réalisation de cette étude.

Nous tenons tout particulièrement à remercier Clémence BRANDICOURT, élève-ingénieur de l'ENTPE, stagiaire au sein de la direction générale adjointe du GART pour son concours dans le cadre de cette étude.

Nos remerciements s'adressent également à l'ensemble des personnalités et experts auditionnés. La qualité de leurs contributions a été déterminante pour la qualité de cette étude (annexe 1).

Nous remercions également les membres du CODOR du GART pour leur participation et contribution.

Ce travail a bénéficié des témoignages et retours d'expériences de la part des directeurs transports dans le cadre de la réunion des directeurs transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants organisée par le GART le vendredi 24 avril 2015. Nous remercions ainsi chaleureusement les directeurs transports pour leurs apports et contributions.

GLOSSAIRE

ADCF : Assemblée des communautés de France

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (ex : CERTU)

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

CICE : Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi

CNFPT : Centre National de la Fonction Publique Territoriale

COP21 : Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

DSP : Délégation de Service Public

EDVM : Enquête Déplacements Villes Moyennes

EMD : Enquête Ménages Déplacements

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

FUBICY : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

INSEE : Institut Nationale de la Statistique et des Études Économiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

TC : Transport Collectif

TCSP : Transports Collectifs en Site Propre

THNS : Transport à Haut Niveau de Service

PDE : Plan de Déplacement d'Entreprise

PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprise

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PS : Parti Socialiste

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun

TAD : Transport à la Demande

TECV : Transition Énergétique pour la Croissance Verte

TIC : Technologie de l'Information et de la Communication

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

TVR : Transport sur Voie Réservée

UCV : Union du grand commerce de Centre-Ville

UMP : Union pour un Mouvement Populaire

UTP : Union des Transports Publics et Ferroviaire

VLS : Vélo en Libre-Service

VP : Voiture Particulière

VTC : Voiture de Tourisme avec Chauffeur

VT : Versement Transport

Pilotage de l'étude :

Anne GÉRARD
*Vice-présidente du GART, vice-présidente transport,
déplacements et voirie communautaire de Grand Poitiers*
Sébastien MARTIN
Administrateur du GART, président du Grand Chalon

Rédaction :

Mounia MOUDJED
Chargée de mission auprès du directeur général (GART)
Clémence BRANDICOURT
*Stagiaire au sein de la direction générale adjointe (GART)
et élève-ingénieur (ENTPE)*
Laurent KESTEL
Directeur général adjoint (GART)

Ont également participé à la réalisation de cette étude :

Florence DUJARDIN
*Responsable du pôle Observatoire des réseaux de transport,
statistiques et analyse économique (GART)*
Céline SABATIER-FORNE
*Adjointe du pôle Observatoire des réseaux de transport,
statistiques et analyse économique (GART)*
Romain CIPOLLA
Responsable du pôle Mobilité durable (GART)
Marie MOLINO
Adjointe du pôle Mobilité durable (GART)

Suivi de publication :

Mouloud HOUACINE
Chargé de communication (GART)

Recherche iconographique :

Valérie RATHIER
Chargée de mission événementiel (GART)

Sous la direction de :

Guy Le BRAS
Directeur général (GART)

Crédits photographiques :

Première de couverture : Le Grand Besançon - Emmanuel Eme ;
p. 8 : Le Grand Chalon - Julien Piffaut ;
p. 12 : Communauté d'agglomération de La Rochelle -
Frédéric Le Lan ;
p. 30 : SMTC 90 ;
P. 46 : Le Grand Besançon - Olivier Perrenoud.

Conception graphique :

Hyperbold

Impression :

Imprimerie Brindel

Date de publication : Septembre 2015

Cette étude est consultable sur notre site Internet
www.gart.org

LE GART, L'ASSOCIATION DES ÉLUS TRANSPORT

Fondé en 1980, le GART est l'association fédérant les AOT qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, des autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

LES ÉTUDES DU GART

Basées sur l'expertise des élus et de l'équipe permanente, les études du GART accompagnent les adhérents ainsi que les professionnels du transport public dans l'exercice de leur compétence. Par sa dimension analytique, cette collection apporte des éléments explicatifs indispensables à la compréhension des grands sujets d'actualité des autorités organisatrices, et offrent ainsi une meilleure connaissance des évolutions propres au secteur.



22, rue Joubert
75009 Paris
01 40 41 18 19
www.gart.org

 @GART_officiel