

LE TOUR DE LA MOBILITÉ DURABLE EN 80 MOTS...

Abécédaire du GART





MOBILITÉ GARE
KILOMÈTRE SCOLAIRE
COVOITURAGE NAVIGATION
TERRITOIRES HISTOIRE
DÉPARTEMENTS NAVIGATION
BUS
PIÉTON
VOYAGE
AOM
ACCESSIBILITÉ
TRANSITIONS
DURABLE **GART**
RÉGION FERROVIAIRE
SOLIDARITÉ ENVIRONNEMENT
AUTORAIL URBANISME
ÉNERGIE QUALITÉ
DÉCENTRALISATION
RÉGULATION

*« L'avenir n'est jamais que du présent à mettre en ordre.
Tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre. »*

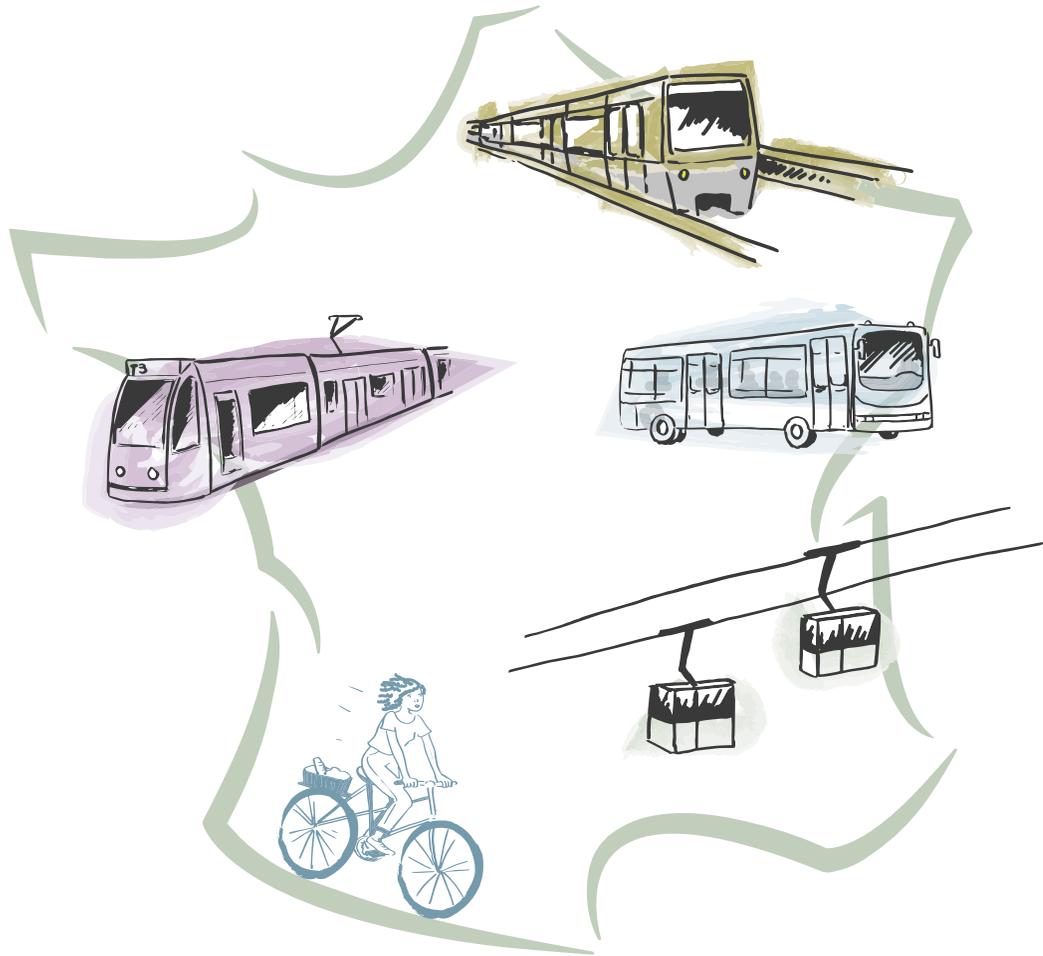
Antoine de Saint-Exupéry

P réface

Jean Castex, Premier ministre français

Cet Abécédaire de la mobilité, réalisé par le GART à l'occasion des 40 ans de l'association, nous rappelle combien la mobilité occupe une place essentielle, non seulement dans notre société contemporaine, mais dans notre histoire. Depuis l'expansion de l'Empire romain, chacun sait qu'il ne peut y avoir de réseaux de circulation sûrs et efficaces sans un État fort, en soutien de l'esprit d'entreprise. En France, les exemples abondent, depuis le Canal du Midi de Pierre-Paul Riquet au 17^e siècle en passant par le déploiement des grandes routes de Trudaine au 18^e siècle, les chemins de fer des frères Pereire sous le Second Empire ou les autoroutes et les aéroports impulsés durant les Trente Glorieuses. Avec, à chaque fois, le même dessein : relier les Français entre eux et la France avec l'étranger. Depuis ces dernières années, un changement est intervenu, avec l'élargissement des horizons d'existence de nos concitoyens, de quelques kilomètres à plusieurs dizaines, et la montée en puissance du local. La mobilité, longtemps vécue et considérée comme exceptionnelle, s'est aussi imposée comme une composante de nos existences quotidiennes. Elle est désormais la condition sine qua non de tout développement économique, de la cohésion sociale et territoriale, mais aussi, de manière croissante, de la lutte contre le dérèglement climatique, avec l'impératif de développer des transports moins carbonés.

Depuis 40 ans, le GART accompagne l'État et les collectivités territoriales pour concevoir et mettre en œuvre des solutions à la hauteur de ces défis nationaux, régionaux et locaux. Fort d'un impressionnant travail d'écoute des usages et des usagers, le GART s'est imposé comme un expert unanimement reconnu et un partenaire de premier plan. Dès son origine, en 1981, l'association s'est démarquée en souhaitant proposer des solutions nouvelles face à l'hégémonie de l'automobile, qui s'était imposée lors de la décennie précédente. Dès l'année suivante, le Gouvernement lui donne les moyens de mettre en œuvre ses ambitions. En 1982, la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), texte majeur concomitant aux grandes lois de décentralisation, confie l'organi-



sation des transports aux collectivités locales, qui lui donnent alors une place centrale dans leurs propres politiques d'urbanisme. Dès lors, en quelques années, ces dernières vont pouvoir multiplier les initiatives pionnières, du retour du tramway au développement du vélo en libre-service, qui vont transformer les esprits et embellir les villes, pour la plus grande satisfaction des habitants. Pour autant, si les grandes villes et agglomérations se sont globalement dotées de systèmes de transports performants, les territoires à faible densité, à commencer par le périurbain et les ruralités, ont pu avoir le sentiment d'être délaissés, et parfois oubliés, au mépris de la promesse républicaine d'un aménagement équilibré et équitable du territoire. Originaire du Gers, élu des Pyrénées-Orientales, je mesure la réalité quotidienne de l'enclavement. Pour beaucoup, l'éloignement de l'école, les difficultés d'accès aux services publics ou au monde du travail et l'impossibilité de se passer de l'automobile donnent parfois le sentiment d'entamer la course sociale avec un handicap. Dès 2017, le Président de la République a donc fait de la mobilité de ces territoires une priorité de son action, avec un objectif clair : améliorer les mobilités du quotidien et lutter contre toutes les assignations à résidence, qu'elles soient spatiales, sociales ou économiques. Avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée en 2019, nous nous sommes donnés les moyens, en lien avec le GART, d'apporter des réponses aux défis spécifiques de ces territoires à faible densité, et notamment en étant particulièrement attentif au « dernier kilomètre ». Le Gouvernement entend par là que l'ensemble de nos concitoyens puissent disposer d'une offre de mobilité satisfaisante et véritablement à proximité de leurs domiciles. Désormais, chaque territoire est couvert par une Autorité d'Organisation des Mobilités (AOM), en charge d'assurer et concevoir des solutions de mobilité pleinement adaptées aux spécificités de ce territoire, qui peut pour cela bénéficier du soutien de France Mobilités, créée à cette fin. Si ces mobilités du quotidien forment le cœur de notre pacte social, il est désormais indispensable de les concilier avec les exigences environnementales de long terme. La loi Climat et résilience, récemment adoptée par le Parlement, va précisément permettre de transformer nos manières de nous déplacer. Elle a pour objectif de diminuer l'impact des mobilités carbonées, notamment par la suppression des vols intérieurs en cas d'alternatives en train de moins de 2h30, mais surtout en accompagnant les collectivités dans la mise en place de mobilités novatrices, comme le bus et le vélo. La généralisation des zones à faibles émissions (ZFE) pour les villes de plus de 150.000 habitants à l'horizon 2025 va permettre par ailleurs d'améliorer la qualité de l'air. J'ajoute que ce texte incarne la méthode en laquelle je crois, et celle que j'applique, pour faire avancer une écologie responsable, fédératrice, accompagnée, tournée vers la croissance et le progrès.

Le plan de relance que j'ai annoncé le 3 septembre 2020 contribue à cette même logique. L'État a ainsi pu accroître son soutien aux mobilités décarbonées. C'est évidemment le cas du ferroviaire, avec la réouverture récente de la ligne de train de nuit Paris-Nice, et le renforcement des mobilités du quotidien en investissant 1,2 milliard d'euros supplémentaires. Ces moyens exceptionnels du plan de relance donnent toute leur place aux transports alternatifs et innovants, à commencer par le développement des véhicules électriques ou l'intégration des technologies liées au numérique. Des technologies devenues indispensables pour accompagner la révolution du télétravail. Le projet de loi 3DS vise, quant à lui, à renforcer davantage la cohérence dans l'exercice des compétences relatives aux mobilités autour des Régions.

Nous vivons une époque déterminante en termes de mobilités. Les défis sont immenses mais, forts de leur esprit d'invention et de mobilisation, je ne doute pas que l'État et les collectivités, qui peuvent chaque fois s'appuyer sur la mobilisation du GART, sauront les relever. Pour cela, nous devons continuer à assumer la part de rêve, à la manière d'un Jules Verne, auquel il est justement rendu hommage au sein de cet abécédaire. Entre la liberté humaine, fondement de nos sociétés, et le défi écologique, condition de notre avenir, nous devons continuer de rêver, d'échanger et d'inventer pour construire des solutions qui puissent bénéficier à l'ensemble de nos territoires. Je veux donc dire toute ma reconnaissance à l'ensemble des forces du GART qui, depuis 40 ans, nous accompagnent dans cette voie.

LE MOT DU PRÉSIDENT

Louis Nègre, Président du GART



40 ans ! Le GART, cette belle aventure initiée par des élus visionnaires, passe donc cette année un cap symbolique.

Créer en 1981, le 1^{er} avril qui plus est, une association visant à développer le transport collectif aurait pu apparaître comme une aventure éphémère à une époque où l'automobile régnait en maître. Mais au fil des années, et sous l'impulsion de femmes et d'hommes convaincus que la mobilité serait « durable » ou ne serait pas, le GART s'est mué en une association incontournable, portant haut la voix des Autorités organisatrices de transport devenues en 2015, par la Loi MAPTAM, et conformément à ses vœux, des Autorités organisatrices de la Mobilité. Pouvant également compter sur une équipe permanente motivée et à l'expertise reconnue par tous, le GART a pu montrer, durant la crise sanitaire, que le poids des années n'a pas limité son énergie et sa disponibilité au service de la Mobilité durable en général et de ses adhérents en particulier.

En 40 ans, ce sont 15 lois qui ont impacté notre secteur et même si nous n'avons pas toujours pu influencer autant que nous l'aurions souhaité, plusieurs dispositions sont incontestablement le fruit du travail du GART et de ses prises de position. Une des avancées les plus marquantes de ces dix dernières années reste ainsi la décentralisation et la dépénalisation du stationnement adoptées dans le cadre de la loi MAPTAM, déjà mentionnée, et que j'ai soutenue au Sénat. Cette réforme, fondamentale pour les Autorités organisatrices, a été plus que désirée par le GART qui a su mener un véritable travail de conviction auprès du Gouvernement afin de balayer les doutes pour ne pas dire l'hostilité de certains Ministères.

Pour nombre d'entre elles, les avancées auxquelles le GART a contribué sont le fruit d'actions collectives, notamment menées avec les autres associations de collectivités locales et l'UTP, avec qui, outre une certaine vision partagée de la mobilité, nous organisons chaque année le rendez-vous majeur de la

filière au travers des Rencontres Nationales du Transport Public ou du Salon Européen de la Mobilité.

C'est animé de cet esprit collaboratif que le GART a souhaité, à travers cet ouvrage, donner la parole à celles et ceux qui contribuent ou ont contribué à faire de la mobilité durable un enjeu politique fondamental pour répondre au défi majeur de la transition écologique et à la nécessaire évolution des comportements de nos concitoyens face au changement climatique. Nous avons, nous, élus en charge de responsabilités, l'obligation de tout faire pour garantir le meilleur aux générations futures.

Philosophes, sociologues, chefs d'entreprises, syndicalistes, élus, responsables associatifs, plus de 80 personnalités se sont livrées à l'exercice de cet abécédaire et je les en remercie au nom du Conseil d'administration du GART que j'ai l'honneur de présider. Au travers de leurs contributions variées, voire bigarrées, je vous invite donc à un véritable Tour de la Mobilité en gardant à l'esprit ce conseil de Philippe Pollet-Villard « Dans un voyage ce n'est pas la destination qui compte mais toujours le chemin parcouru et les détours surtout ».



LE MOT DU MINISTRE

Mobilité

Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports

C'est bien souvent l'absence des choses qui nous fait prendre conscience de leur valeur. La mobilité ne fait pas exception : c'est dans l'immobilité que l'on comprend véritablement combien elle nous est essentielle.

Ceux qui la subissent le savent mieux que quiconque. Ce sont par exemple ce Français sur quatre qui est contraint de refuser une offre d'emploi faute de moyen de transport adéquat, ou ce Français sur deux qui n'a pas d'arrêt de bus à moins de dix minutes de chez lui. La mobilité ouvre le champ des possibles ; le manque d'infrastructures de transport le restreint.

Derrière ces infrastructures, il y a des opportunités pour nos concitoyens. Opportunités de travail, de rencontres et de loisirs, aussi. Opportunités de changer, de se cultiver, de sortir de sa condition. Opportunités de lutter contre un statut, une place prédéfinie dans la société, un endroit auquel chacun serait assigné.

C'est la volonté de démultiplier ces opportunités qui anime le Gouvernement et qui m'anime au quotidien. C'est cette même volonté qui a guidé l'élaboration et l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en 2019. Pour que les transports se transforment en opportunités réelles, encore faut-il qu'ils soient adaptés au territoire dans lequel ils s'inscrivent, à sa géographie et sa population, à ses besoins et à ses manques. C'est toute l'ambition de la LOM. En permettant l'exercice de la compétence mobilité à la bonne échelle, en s'appuyant sur les intercommunalités et les régions, en coordonnant mieux les acteurs publics de la mobilité, elle donne aux territoires les moyens de proposer une offre de service cohérente et maillée.

Cette offre de service a vocation à évoluer profondément dans les années qui viennent, car la mobilité de demain ne sera assurément pas celle d'hier. Les confinements successifs et la généralisation du télétravail ont changé notre

rapport à celle-ci : les usagers des transports en commun se sont reportés sur le vélo, la marche et la voiture. De nouvelles formes de mobilité émergent : covoiturage, autopartage, trottinettes et vélos en libre-service. Demain, les navettes autonomes circuleront sur nos routes, les trains légers sur nos rails, et peut-être – qui sait ? – des taxis volants dans nos cieux. L’Etat sera là pour accompagner ces mutations, à travers l’Agence pour l’Innovation dans les Transports.

Si cette succession de ruptures technologiques à venir effraie les tenants de l’immobilisme, elle est en réalité extraordinairement exaltante : nous pouvons en tirer profit pour faciliter la mobilité partout et pour tous. Nous le pouvons, et nous le devons. Ces bouleversements, j’en suis convaincu, sont autant de nouvelles armes dans la lutte contre les fractures territoriales et contre le dérèglement climatique.

De nouveaux services de mobilité sont amenés à émerger, qui peuvent nous aider à réduire la part de la voiture dans nos déplacements sans réduire la liberté de chacun. Parmi les Français qui la prennent pour aller au travail (soit près des deux tiers !), plus de 40% le font non par choix, mais par nécessité ; parce qu’il n’existe pas d’alternative. Il y a là tout un public à conquérir pour les transports collectifs.

Les défis sont immenses, car la transition écologique ne saurait se faire au détriment de la mobilité. Elle se fera par l’innovation, par des transports plus légers, plus proches des besoins de chacun. Plutôt inventer qu’interdire : inventer des transports moins polluants plutôt qu’interdire les déplacements.

Ces défis, je ne doute pas que les autorités organisatrices de la mobilité sauront les relever.

Voilà 40 années que le GART et ses adhérents sont engagés pour faire de la mobilité un droit pour tous. A cet égard, les 40 prochaines s’annoncent plus enthousiasmantes et plus prometteuses encore. Longue vie au GART !

Sommaire

Préface Premier ministre.....	3
Édito Président du GART.....	7
Édito Ministre délégué chargé des transports.....	9
Accessibilité	14
Automobile	16
Autonome	17
Autopartage	20
Autorité Organisatrice de la Mobilité	22
Billettique	24
Bus	26
Bus à haut niveau de service	29
Câble	33
Centrale d’achat	35
Coopération décentralisée	36
Covoiturage	39
Crise	42
Décentralisation	44
Démobilité	46
Département	48
Directeur transports	51
Directrice transports	53
Données digitales	55
Durable	59
Énergie	62
Entropie	65
Environnement	66
Europe	68
Ferroviaire	70
Financement	72
France	74
Fraude	77
Gare	80
GART	81
GIE	88

Hémicycle.....	91
Hydroalcoolique.....	94
Île-de-France.....	96
Indicateurs.....	97
Innovations.....	100
Intercommunalité.....	101
Intermodalité.....	103
Jalonnement.....	106
Japon.....	108
Kaizen.....	110
Keynésien.....	112
Kilomètre.....	114
Liberté.....	117
Lien(s).....	119
Méthanisation.....	123
Métro.....	124
Métropole.....	127
Mobilité.....	9
Modes doux.....	130
Navigation.....	133
Normalisation.....	135
Opérateur.....	138
OSP (Obligation de Service Public).....	140
Outremer.....	142
Partenaires.....	144
Piéton.....	146
Piste cyclable.....	148
Planification.....	150
Qualité de service.....	152
Quotidien.....	155
Région.....	157
Régulation.....	159
Relance.....	162
Résilience.....	164
Ruralité.....	165
Scolaire.....	168
SCoT.....	171
Sécurité-sûreté.....	172
Services.....	177

Solidarité.....	178
Stationnement.....	180
Syndicat mixte.....	183
Tarification.....	185
Téléphérique.....	187
Territoires.....	191
Tramway.....	194
Transition(s).....	197
Urbanisme.....	199
Usage - usagers.....	201
Utilité sociale.....	203
Vélo.....	103-148
Verne Jules.....	205
Versement mobilité.....	207
Watt.....	209
Web.....	212
X comme Autorail.....	214
X comme Polytechnique.....	217
Y comme Génération Y.....	219
Yeux.....	222
Zéro émission.....	224
Zone.....	226
Zygomatique.....	228
Biographies des contributeurs.....	229
Administrateurs du GART.....	234
Partenaires.....	238





Accessibilité

Carole Guéchi, Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité au Ministère de la transition écologique

J'ai l'honneur d'ouvrir cet abécédaire avec un focus sur la lettre « A ». « A » comme Accessibilité. Maître-mot de l'action de la Délégation ministérielle à l'Accessibilité (DMA) qui, au sein du Ministère de la transition écologique et solidaire, assure la promotion de l'accessibilité de la chaîne du déplacement. Une vocation transversale donc qui englobe les champs du cadre bâti, des transports, de la voirie mais qui n'est qu'un maillon de la chaîne.

L'accessibilité s'exprime dans tous les domaines de la société et à toutes les étapes de la vie des femmes et des hommes qui la composent. C'est d'abord l'accessibilité physique d'aller et venir, l'accessibilité à l'éducation, au logement, au travail, à la santé, à la culture et enfin l'accessibilité numérique et téléphonique dans une société qui se dématérialise à grands pas en oubliant trop souvent de proposer des solutions utilisables par chacun.

Pour les 12 millions de personnes en situation de handicap (PSH) en France, l'objectif d'accessibilité est de leur permettre une vie ordinaire. C'est également une préoccupation essentielle pour les personnes à mobilité réduite (PMR), dont beaucoup sont des seniors mal marchant, mal entendant ou mal voyant. Si un habitant sur cinq est actuellement âgé de 65 ans et plus sur notre territoire (13,2 millions de personnes), cette proportion passera à 1 sur 4 à horizon 2040 pour arriver à 1 retraité pour 2 actifs en 2070. Bien appréhendé par les politiques sociales, ce vieillissement démographique n'est, en revanche, pas encore un élément natif des politiques de développement durable. Or qu'est-ce que rendre accessible si ce n'est un élément d'intégration durable des PSH et des PMR dans la cité ?

Et puis, les PMR c'est aussi, les 760 000 femmes enceintes et les 2 millions de parents qui, chaque année, se déplacent avec enfants et poussettes. Sans oublier les personnes ayant une incapacité temporaire ou développant une maladie invalidante, les victimes d'accident du travail ou domestique... Je dirais même que chacun de nous, quel que soit son état, se retrouve à un moment donné, de près ou de loin, impliqué dans ce champ des réalités.

Il est coutume d'entendre dire que les biens et équipements, les services et autres solutions conçus ou rendus accessibles aux personnes handicapées sont un gain de confort pour tous. Effectivement, rien n'empêche une personne valide de se laver dans une douche à l'italienne dont le profil permet avant tout à une personne ayant une mobilité fonctionnelle réduite d'y accéder. La domotique qui a émergé pour libérer des contraintes les personnes handicapées et âgées permet aujourd'hui à chacun de devenir le maître des télécommandes. De même, il n'y a pas que les sourds et malentendants qui profitent du sous-titrage de vidéos, émissions ou films. Incontournable pour l'autonomie d'une personne en fauteuil roulant, l'accès de plain-pied au train lorsqu'il est équipé d'un comble-lacune est aussi très pratique pour monter sans effort avec son vélo ou sa valise. Que dire enfin du tram ou du bus lorsqu'il donne l'information du prochain arrêt à la fois de manière sonore et visuelle grâce à des écrans embarqués : de la réassurance pour tous !

En France, la loi Handicap de 2005 et ses 100 décrets d'application a marqué un réel changement de regard par rapport au handicap. Cette loi a déterminé un cadre, un mode d'emploi pour combattre les discriminations notamment en prônant une accessibilité partout et pour tous. Dès lors, tous les efforts des parties prenantes ont été consacrés à la mise à niveau des réseaux de transport, de la voirie et des établissements recevant du public (ERP). L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement a enregistré des progrès indéniables et a multiplié d'autant les opportunités offertes aux personnes handicapées de se déplacer.

La décennie qui s'ouvre marque une nouvelle étape dans l'accessibilité. Il est temps de considérer les contraintes imposées par la loi comme de véritables opportunités, compte tenu de l'ampleur des possibilités de valorisation. Et ce parti pris, devenu économiquement soutenable du fait d'une extension de la cible d'utilisateurs concernés, nous amène tout naturellement vers une accessibilité par les usages. Nous devons dépasser - mais pas éluder - la contrainte réglementaire pour passer du « faire faire » au « faire savoir ».

Ainsi, la Délégation ministérielle à l'accessibilité a engagé de nouvelles actions autour de l'information et de la production de données normalisées sur l'accessibilité afin de nourrir des bases interopérables. Elles alimenteront des services numériques, des calculateurs d'itinéraires et des GPS piétons. La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée le 24 décembre 2019, a d'ailleurs prévu une obligation de collecte et d'ouverture des données accessibilité dans tous les réseaux de transports d'ici le 1er décembre 2023 (et dès décembre 2021 pour les métropoles de Lille, Paris, Strasbourg, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse et Bordeaux). Idem s'agissant de la voirie. L'ouverture des données

des systèmes émettant par radiofréquence (balises, beacon, Lifi...) est fixée par la loi afin de faciliter partout la localisation, le développement d'application de guidage et la signalétique numérique. Pour les établissements recevant du public, la DMA vient de développer un outil de collecte de données permettant aux usagers d'anticiper leurs besoins de déplacement www.acceslibre.info recense et met à disposition gratuitement les informations de base sur le niveau d'accessibilité des ERP. Dans la même veine, un outil de collecte des données transports et voirie devrait bientôt voir le jour.

Ces chantiers sont en cours et nombre d'entre vous y participent. Je veux, à ce stade, saluer le GART pour sa collaboration active et sans faille à nos côtés depuis de nombreuses années. Que ses équipes en soit ici remerciées.

Replacer le voyageur en situation de handicap ou la personne à mobilité réduite au centre du processus de conception et de réalisation d'une offre de service de transport, tel est le deuxième grand chantier de la DMA. La charte nationale pour la qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports routiers de voyageurs signée le 26 juin 2019 en vue de créer une dynamique en ce sens commence à porter ses fruits. Les réseaux comme les collectivités doivent se l'approprier de manière encore plus large ! Et pourquoi pas, oser la labellisation ou la certification de leur réseau, point d'orgue d'une démarche visant une haute qualité de service.

Ensemble, proposons une nouvelle vision de l'accessibilité, concrète et pragmatique qui promeut une partition citoyenne harmonieuse dans un univers accessible à chacun, sans exclusion.



Automobile et mobilité durable

Louis Schweitzer, ancien Président Directeur général de Renault

L'automobile est un incomparable instrument de liberté : elle permet d'aller où on veut, quand on veut, avec qui on veut. Elle a suscité le progrès technique ; elle est un objet culturel et symbolise pour beaucoup de personnes leur accès à un statut social.

Mais son succès même, dans le monde entier, met en lumière les risques et les menaces qu'elle porte en termes de sécurité, de santé, d'altération du climat,

d'occupation de l'espace et de consommation de ressources naturelles.

Cela oblige à redéfinir ce que doit être l'automobile, sa place et son rôle pour une mobilité durable.

L'automobile de demain doit être plus légère, bridée en vitesse, ne plus émettre de gaz à effet de serre, ne plus polluer l'air par son moteur, ses freins ou ses pneus. Un système de conduite autonome doit la rendre sûre.

Son intérieur doit être un lieu de vie.

Son usage doit s'adapter à la ville, s'articuler avec les transports en commun, les circulations douces et les espaces piétonniers ; bref elle doit respecter son environnement et ne plus exiger que celui-ci s'adapte à ses besoins.



Autonome

Anne-Marie Idrac, Haute-Responsable des véhicules autonomes, ancienne ministre

- Scoop ! Le Comité National d'Ethique vient de recommander de ne pas utiliser le terme « véhicules autonomes » et préconise plutôt celui de « véhicules à conduite automatisée » : je comprends qu'il ne convient pas d'exagérer le statut et les capacités de ces objets, incomparables à l'autonomie essentielle des êtres humains ... Ma contribution pourrait donc s'arrêter là, si je n'étais quand même en charge depuis 2017, du développement de ces « véhicules Autonomes » ... La dernière mise à jour de la stratégie française en la matière, cohérente avec la stratégie Européenne, date de décembre 2020.
- Le préfixe « Auto » appliqué aux véhicules de transport a toute une histoire :
 - Une automobile est un véhicule qui se déplace lui-même grâce à un moteur intégré, sans propulsion externe (par différence avec la propulsion animale ...). C'est l'automobile qui structure, qu'on le veuille ou non, l'essentiel des mobilités terrestres des personnes. Si le GART promeut à juste titre les formes collectives de transport urbain, il a raison de développer aussi des approches intermodales – incluant les automobiles que l'on espère de plus en plus électriques et partagées.
 - À la fin du XX^{ème} siècle sont apparues des idées de véhicules non seulement « auto-propulsés » mais « auto-conduits » Encore faut-il distinguer entre véhicules « automatiques » et « autonomes » :

✓ *L'automatisation* de la conduite, c'est essentiellement l'aide d'assistants de plus en plus sophistiqués pour les voitures individuelles (régulateurs de vitesse, freinages d'urgence, aides au parking ...); ces « ADAS » répondent à de vrais besoins de confort de conduite et de sécurité routière. Ils se développent rapidement, des modèles premium vers toutes les gammes de voitures mises sur le marché.

✓ *L'autonomisation* est encore autre chose : il s'agit que tout ou partie des fonctions de conduite soient assurées par des systèmes, ce qui relève de techniques et de réglementations – internationales, européennes, nationales et locales – autrement plus complexes.

• Sur ces véhicules « autonomes », l'histoire va vite, très vite :

- Bien sûr il y a 40 ans, nul au GART ni ailleurs n'envisageait l'arrivée sur nos routes et dans nos territoires de robots conducteurs !

- Mais il y a quelque 5 ans, des images véhiculées par des opérateurs d'outre-atlantique faisaient imaginer l'arrivée de voitures sans conducteur permettant de circuler partout sans contraintes particulières ; cela au bénéfice peut-être de la sécurité routière et des personnes qui ne peuvent pas ou plus conduire ; au risque sans doute de la congestion des réseaux routiers et de l'exclusion des publics peu solvables ; avec en prime, pour le meilleur ou le pire, la libération de temps permettant aux automobilistes de faire autre chose que conduire derrière leur volant ...

- Ceux qui espéraient ou redoutaient ces évolutions en sont pour leurs frais : la réalité des technologies et des modèles socio-économiques est très éloignée de ces rêves ou cauchemars. Les acteurs de marché les plus influents, américains, ont eux-mêmes renoncé au niveau dit 5 de l'autonomie totale des véhicules individuels permettant d'aller sans intervention humaine de tout point à un autre dans n'importe quel environnement (géographie, climat, socio-économie...).

- Désormais prévalent des raisonnements plus pragmatiques en cas d'usages et de services techniquement et économiquement atteignables.

• C'est le transport collectif et/ou partagé qui apparaît le plus prometteur :

- Pour des raisons techniques et de sécurité, les véhicules autonomes pourront circuler surtout sur des zones ou parcours prédéfinis, des itinéraires dédiés ou adaptés. Pour des raisons économiques, ce sont des usages collectifs et partagés qui permettront leur déploiement en tirant parti du potentiel de réduction des coûts d'exploitation.

- Ces services pourraient se développer en complément – horaires, territoires, dessertes occasionnelles ou à la demande ... – des offres habituelles définies par les AOM ; parfois aussi dans des zones de type campus hors circulations sur la voie publique.

- Pour cela, nous visons à partir de 2022 le développement en vraie grandeur – au-delà des expérimentations en cours – de services sans opérateur à bord, avec des dispositifs de supervision assurant efficacité et sécurité.

- Les dispositifs de réglementations techniques sont en cours d'élaboration, sur la base de la loi LOM et de son ordonnance d'application en date du 14 avril 2021

- Nous avons la chance de disposer en France d'acteurs du transport public – Keolis, RATP, Transdev – tous engagés dans ce type d'offres ; comme eux, nos constructeurs de « navettes » autonomes de transport collectif (Navya, Easymile ...) sont des champions reconnus dans le monde entier ; des entreprises de gestion de flottes pourraient aussi venir offrir de nouveaux services innovants.

• Au plan plus politique :

- L'acceptabilité sociétale est cruciale : j'anime depuis 2017 un séminaire de suivi à ce sujet, auquel le GART participe. Au-delà des sujets primordiaux de sécurité routière, les questions qui émergent sont celles de la sécurité des données liées à la connectivité des véhicules en question, du consentement à payer pour ces nouveaux services, et de leur impact environnemental ; de nombreux travaux académiques relatent la difficulté à évaluer cet impact, nécessairement multicritère.

- L'essentiel n'est pas technologique : les circulations de véhicules autonomes pourront être ou non facilitatrices des mobilités selon ce que les collectivités publiques en feront : non seulement il est prévu que les services de transport public automatisés soient validés par l'autorité organisatrice, après démonstration de sécurité, mais surtout c'est l'intégration de ces services dans les politiques locales de mobilité qui pourra contribuer à les rendre selon les vœux de la LOM plus vertes et plus inclusives.

Au total, A comme Autonome va de pair avec l'acronyme TRUST : technologies, régulations, usages, systèmes, territoires.



Autopartage

Olivier Sicot, Vice-Président de Nevers Agglomération en charge des Déplacements, des Mobilités et des Transports collectifs

Peut-on partager ce que l'on a de plus cher (dans tous les sens du terme...)?

L'essor de l'automobile individuelle dans le courant des années 50 dans les pays industrialisés fut avant tout synonyme de liberté et très souvent de réussite. Quand je peux, où je veux et avec qui je veux fut le leitmotiv de tout père de famille partant en vacances au mois d'août sur les routes encombrées et bruyantes de la mythique Nationale 7.

Tantôt salle de jeu ou salle à manger pour les enfants turbulents, tantôt salon de manucure et de toilette personnel pour Madame ou pour Monsieur, la voiture individuelle fait corps avec son propriétaire pour le meilleur et parfois pour le pire.

Partage-t-on sa brosse à dents ou son peigne ? Trop intime. Que peut-on trouver de plus intime que la boîte à gants de sa voiture ? Contraventions non payées, réserve de masques FFP2, chewing-gum et autres friandises hyper sucrées, boîte de fusibles et outils divers. Voilà ce que chaque automobiliste cache sans le savoir dans sa voiture, sans parler bien évidemment, des multiples espaces de rangements dont se parent les berlines et monospaces modernes.

La voiture, extension de son chez soi, extension de soi ! Peut-on la partager sans perdre quelque chose de soi ? Pourquoi pas ... mais au fond, pourquoi ?

Si la voiture individuelle peut être perçue comme un vecteur de liberté, elle peut également s'avérer être une contrainte : prix du carburant, de l'assurance, difficultés et coût du stationnement, impact sur la planète et le climat... Autant d'éléments qui pèsent sur celles et ceux qui, de par l'éloignement entre leur lieu de résidence et leur travail ou bien encore qui habitent dans des zones mal desservies par les transports publics, ne vivent pas « l'expérience automobile » comme dans le rêve de celui ou de celle qui ne pense pas aux fins de mois en entendant que le litre d'essence a pris dix centimes.

Le partage d'automobile, solution parmi d'autres pour passer outre ces difficultés, ne serait alors qu'un pis-aller ? D'ailleurs, s'agit-il de partager son véhicule ou de partager un véhicule ?

Le développement de flotte de véhicules « partagés » ne vous fait pas rentrer dans l'intimité de vos « copartageurs », elle vous permet au pire de prendre temporairement connaissance du peu de respect pour le bien partagé de certains de vos congénères !

Dans les métropoles et les espaces urbains sur-densifiés, ces désagréments peuvent ne pas peser bien lourds devant la raréfaction de l'espace qui nous conduit à faire cinq fois le tour du pâté de maison pour trouver une place libre. Ne pas se soucier du contrôle technique, des réparations et de la vidange, éventuellement pouvoir laisser « sa voiture partagée » sur des spots dédiés sans avoir à attendre qu'une place se libère par miracle juste devant vous... n'est-ce pas là le retour de la liberté des années 50 ?

Mais, de la Marne à Tobrouk, cette liberté n'est-elle pas celle que vous autorise un taxi, véhicule partagé par excellence, certes accompagnée par son chauffeur et sa conversation parfois entrecoupée par des flashs publicitaires de sa radio préférée mais tout aussi confortable du point de vue logistique ?

Si d'aventure la conversation de votre chauffeur de taxi, potentiellement égale en qualité et en quantité à celle de celui que vous avez rencontré sur une appli de covoiturage et avec lequel vous allez échanger des blablas entre Paris et Marseille, ne vous inspire rien de bon, pas de panique, les nouvelles technologies viennent à votre secours ! GPS multi-paramétrés et véhicules autonomes vous feront aimer le partage solitaire de véhicule, quitte à découvrir le charme du réseau secondaire lors d'embouteillages sur la voie express...

Alors oui, l'Autopartage peut avoir de beaux jours devant lui. Qu'il soit mercantile ou bien mû par des considérations de solidarité, qu'il soit guidé par le souci de préserver la planète ou son porte-monnaie, qu'il soit technologisé au possible ou qu'il reste une histoire de rencontres, l'Autopartage ne pourra pas à lui seul résoudre les problèmes de mobilité et répondre aux défis de notre temps.

Quid des territoires ruraux très peu denses, quid des heures de pointe où la saturation de la demande fera exploser les minutes d'attente totalement insupportable pour qui pense encore que le temps c'est de l'argent ! Et puis, quitte à partager quelque chose, pourquoi ne pas partager un bus, un tramway, un trolleybus, ou une rame de métro ? Parce qu'en fin de compte, ce qu'il y a de plus important dans l'Autopartage c'est le partage...et pas simplement avec la centrale de réservation !



Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

Marc Papinutti, Directeur général de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

L'AOM, une idée neuve ? pas tout à fait, car les Autorités organisatrices de transport existent depuis la loi d'orientation pour les transports intérieurs du 30 décembre 1982, la LOTI – donc depuis bientôt 40 ans, comme le GART. Et le remplacement du T de transports par le M de mobilité remonte à la loi MAPTAM du 27 janvier 2014.

Et pourtant, quelle actualité pour ce qui est plus qu'un concept : l'AOM est devenu l'acteur incontournable de la mobilité locale de nos concitoyens !

2 ans après la loi NOTRE, à l'automne 2017, les assises nationales de la mobilité ont donné corps à l'idée : la mobilité est bien plus que le transport, elle ne saurait se limiter au traditionnel transport public, il faut dépasser la vision "infrastructures" pour raisonner "services", donner la priorité aux mobilités quotidiennes, réduire l'empreinte environnementale et les fractures territoriales.

2 ans encore et la loi d'orientation des mobilités est publiée, en cette veille de Noël 2019 : là il s'agit vraiment de refonder l'organisation de la mobilité en France sur de nouvelles bases, en rompant définitivement avec le modèle "modal" de la LOTI. Celle-ci distribuait les rôles selon une logique assez simple : le train donna lieu à la création d'un service d'action régionale qui deviendra TER, tandis que le car (interurbain ou scolaire) fut confié au département, et le transport urbain (bus, métro et tram) au bloc local. Aujourd'hui, si une distinction des rôles demeure, elle est plutôt fondée sur l'échelle des territoires : à l'intercommunalité la proximité, à la région la coordination d'ensemble. S'agissant des différents modes, l'objectif est désormais d'effacer les frontières : il doit être possible de les combiner de manière fluide pour aller d'un point A à un point B – en y intégrant les nouveaux services de mobilité qui ont fleuri ces dernières années, comme les trottinettes en libre service.

Les AOM n'avaient pas attendu pour élargir leur offre au-delà du transport public : nombreuses étaient celles qui proposaient déjà des vélos en libre service. Mais elles doivent désormais aller plus loin, avec des cars express pour irriguer la périphérie des métropoles, du covoiturage, des aménagements en faveur de la marche et du vélo ... autant de politiques qui nécessitent de réunir

les compétences d'AOM, mais aussi de police de la circulation et du stationnement, de gestion de la voirie, ou encore d'urbanisme.

La LOM a prévu des outils pour organiser cette coopération : le contrat opérationnel de mobilité à conclure à l'échelle de chaque bassin de mobilité délimité par la région, le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, le comité des partenaires...

Plus de frontière non plus entre urbain et non urbain : exit l'AOTU, le PTU, le PDU, place à la mobilité des territoires, denses ou moins denses. C'est peut-être là que réside le plus grand défi posé par la LOM : constatant que 80% du territoire rassemblant 30% de la population ne disposait pas d'une autorité organisatrice à la bonne échelle, le législateur a décidé d'y remédier tout en laissant aux élus locaux le choix de la solution : soit la communauté de communes prend la compétence d'AOM, soit c'est la région qui s'y substitue, cumulant alors le rôle d'AOM locale avec celui d'AOM régionale. Au 1^{er} juillet 2021, sur tout le territoire national, nos concitoyens sauront à qui s'adresser pour mettre en place les nouveaux services attendus, dont l'ambition est claire : offrir une alternative à l'autosolisme, c'est-à-dire à l'utilisation individuelle de la voiture. Facile à dire, bien plus difficile à faire : le transport public ne peut assurément pas constituer la seule réponse dans les zones peu denses. C'est pourquoi le ministère des transports a lancé France Mobilités, une démarche partenariale et collective conçue pour soutenir l'expérimentation et le déploiement de projets concrets répondant aux besoins de mobilité de nos concitoyens.

Ouverte à tous, elle s'adresse notamment aux AOM, mais aussi aux startups, car il s'agit de dépasser la frontière entre privé et public : "free floating", plateformes de covoiturage, lignes de covoiturage dynamiques, autopartage... autant de nouveaux services que des acteurs privés ou associatifs peuvent apporter pour compléter le service public de la mobilité.

Pour autant, le transport public "classique" constitue l'armature essentielle du système de transport alternatif à l'autosolisme. Le nombre de candidatures déposées dans le cadre du quatrième appel à projets relatif aux transports en commun en site propre me rassure quant à la détermination des AOM à renforcer cette "colonne vertébrale" de la mobilité. Pour en tirer pleinement parti, il reste néanmoins des progrès à faire en matière d'intermodalité : rabattement, pôles d'échanges et parcs-relais, emports des vélos dans les trains et cars, billettique et information multimodale... Le numérique offre à cet égard des possibilités inédites, le MAAS (Mobility as a service, ou "mobilité avec une approche servicielle") en étant sans doute la forme la plus aboutie : certaines AOM proposent déjà de telles applications sur smartphones qui permettent

d'acheter l'ensemble des services de mobilité nécessaires pour aller d'un point à un autre.

D'autres défis attendent les AOM : comment décarboner la mobilité ? Quelles solutions de mobilité proposer demain aux télétravailleurs qui voudront s'éloigner des villes ? Comment financer tout cela alors que la crise a mis à rude épreuve les budgets des AOM ? et à plus court terme : comment faire revenir nos concitoyens dans des transports publics largement délaissés pendant la pandémie ?

Plus que jamais, les AOM comme le GART vont devoir redoubler d'imagination pour faire face à ces défis. Je ne doute pas qu'elles sauront les relever !



Billettique

Claire Baritaud, Directrice de la Mission Innovation, Numérique et Territoires

La billettique est un concept développé depuis la fin des années 90, c'est l'application de l'informatique à la billetterie, c'est-à-dire à l'ensemble des opérations relatives à la conception, à l'émission et à la délivrance de différents types de billets. La billettique a été essentielle dans le développement des transports collectifs en zone urbaine, en particulier pour simplifier la mobilité du quotidien en combinant des transports par bus, tramway, métro, train. La France a joué le rôle de pionnier dans le déploiement de la billettique sans contact, notamment grâce à la généralisation de la carte à puce.

Rapidement, plus d'une centaine de systèmes billettiques transport sans contact ont vu le jour en France. L'une des attentions menées par l'Etat par l'ancienne agence française de l'information et de la billettique multimodale (AFIMB), au côté des collectivités, fut de rendre les systèmes interopérables en visant un support unique pour tous les déplacements.

Ça, c'était avant l'arrivée concomitante des nouvelles mobilités et des applications sur téléphone cellulaire, avec des plateformes offrant services de mobilités et moyens de paiement intégrés.

Les services numériques de vente multimodale ont alors pris le pas sur la billettique. L'opportunité ouverte par la multiplicité des fournisseurs de service de mobilité, des moyens de paiement, des types d'itinéraires, ont non seulement ouvert les choix aux usagers mais aussi le risque d'incompréhension des offres, où la seule attention économique ne peut être satisfaisante pour les différentes parties prenantes. Il est évident que ce nouveau champ des possibles doit s'accompagner d'une attention en faveur des mobilités durables et alternatives au véhicule individuel, attention portée par la loi d'orientation des mobilités.

L'article 28 de la loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, accélère la transformation de la billettique pour des nouveaux services multimodaux qui permettront aux usagers de réaliser des trajets « sans couture ». Les acteurs de la mobilité, les autorités organisatrices des mobilités, les opérateurs de transport, qu'ils soient publics ou privés, s'approprient ce concept afin de faciliter le parcours des usagers ce qui, in fine, permettra un report modal vers des modes de déplacement plus vertueux. Un observatoire créé par le CEREMA fin 2019 accompagne et suit la transformation en cours, avec de nombreux projets qui se développent, en particulier dans des agglomérations qui présentent à la fois une densité importante d'usagers et d'offres de mobilité, permettant ainsi d'avoir immédiatement de nombreux utilisateurs de ces nouveaux services de MaaS, « Mobility as a Service ». A l'échelle régionale, ces nouveaux services ont aussi un potentiel très important pour offrir un bouquet de services de mobilité interopérables dont ont tant besoin les territoires, notamment ruraux, en interconnexion avec des pôles d'habitation ou d'activités plus denses. Les nouvelles mobilités (ou plutôt nouveaux usages), que sont notamment le covoiturage, le vélo, l'autopartage ont toute leur place dans les territoires peu denses comme dans les territoires urbains denses.

A cela, des méthodes innovantes pour accompagner les collectivités sont en pleine expansion : ateliers de co-création, de co-conception, de prototypage, d'expérimentations à grande échelle, vont permettre aux usagers de tester et de participer à l'émergence de services numériques innovants au côté des opérateurs de transport, des collectivités, des autorités organisatrices, et avec le soutien attentif de l'Etat à ces nouvelles dynamiques de co-construction.

Une nouvelle ère s'ouvre, se basant sur l'intelligence collective pour inventer des nouveaux systèmes de mobilité avec billettique intégrée et intelligente avec une attention au retour d'expérience des utilisateurs des transports. Quand la billettique soufflera ses 40 bougies, j'espère qu'il y aura autant de mobilisation collective et d'enthousiasme que le fait le GART avec nous aujourd'hui !

Antoine Dupin, Trésorier du GART, élu de Grand Paris Seine Ouest, auteur de « Une histoire du Bus et du Métro parisien »

Quand on accompagne un enfant pour un premier voyage en autobus, le ticket qu'il tient fièrement lui ouvre un nouvel univers peuplé de tous ceux qui montent et descendent au fil des arrêts. L'autobus est ainsi un monde en soi – chaque agglomération a le sien propre – avec ses pratiques, ses codes, ses bruits, ses couleurs... c'est aussi une occasion de découvrir la ville, car contrairement au métro, l'autobus donne à voir.

Cette présence familière de l'autobus dans nos boulevards et nos avenues crée du lien social. Instrument de mobilité, le bus devient occasion de contacts et de rencontres. C'est aussi lui qui, le premier, ouvre au transport les quartiers enclavés. Il est vrai qu'au fil des siècles nos agglomérations se sont étendues, nécessitant d'aider les déplacements propres à l'activité humaine. L'autobus est la première solution pour qui veut se doter d'un réseau de transport collectif efficace. Cette histoire pluri-centenaire tracée ici en quelques lignes en est le témoignage.

L'origine du réseau de transport : le carrosse à cinq sols

Blaise Pascal est sans conteste le père des réseaux de transport en France ; il reçoit lettres patentes du roi Louis XIV pour faire circuler à Paris, à partir du 18 mars 1662 des « Carrosses à 5 sols » sur cinq lignes qui rayonnent autour du Palais du Luxembourg. Cette expérience durera 15 ans mais jettera les bases du concept de réseau : itinéraires et arrêts fixes, amplitude horaire définie et prix unique par voyage.

L'omnibus naît à Nantes

Après la disparition des carrosses publics, il fallut attendre le XIX^{ème} siècle pour assister à une renaissance. A Nantes, Stanislas Baudry, voulant desservir les bains douches qu'il a édifiés en périphérie de ville, crée une ligne régulière de voitures à cheval. Elles circulent le 10 août 1826, depuis le centre-ville.

Les bains douches restèrent vides mais les « omnibus », c'est ainsi que les nommèrent les Nantais, tournèrent à plein. Beau succès qui mènera Baudry à Paris.

En 1828, son « Entreprise Générale des Omnibus » obtient du préfet de police la concession pour 18 itinéraires où faire circuler un maximum de cent voitures. Succès immédiat et Baudry fait des émules : les concessions se multiplient dans un climat de concurrence débridée qui causera bien des faillites.

Les agglomérations françaises suivent le mouvement initié à Nantes : Nice fut précurseur puisqu'en 1833, le directeur de l'Hôtel de France lance un omnibus entre le quai Masséna et le Pont du Var, frontière avant 1860, avec la France. A Marseille, les trois lignes d'omnibus de M. Brousset sont lancées en 1840 ; Lyon crée les siens en 1855, Toulouse suit en 1863 ; Bordeaux, Lille, Strasbourg et bien d'autres agglomérations importantes s'inscrivent dans ce mouvement national. C'est d'ailleurs une constante de l'histoire de l'autobus. Les pratiques adoptées par une ville sont expérimentées ailleurs en France... Le consensus existe bel et bien sur les moyens d'organiser les villes et leurs transports ; les innovations techniques sont dupliquées de ville en ville : un GART avant l'heure !

Naissance de l'autobus : Le Salon de l'Auto 1905

L'autobus naît au Salon de l'Auto de décembre 1905. Parmi neuf prototypes, la CGO choisira le premier modèle de bus automobile. Se présentent au concours les noms mythiques de l'automobile : De Dion Bouton établi à Puteaux, Delahaye de Tours, Peugeot de Sochaux, Panhard et Levassor de Vitry. Même la marque allemande NAG d'Emil Rathenau qui construira les autobus de Berlin, participe. C'est finalement Brillié Schneider le lauréat qui réalisera à Châlons en Champagne, les 151 châssis des autobus P2 à impériale équipés d'un moteur thermique à pétrole. Ils remplaceront en six ans les 12 000 chevaux qui tiraient les omnibus de Paris !



L'autobus face au tramway

Certes pour s'imposer l'autobus devra batailler. Face aux tramways dominants et défendus par des compagnies concurrentes, l'autobus aux pannes multiples des débuts, fumant et sentant l'huile, doit améliorer ses performances pour percer.

Sa chance viendra paradoxalement de la Grande Guerre. Les camions et transports de troupe (parfois des autobus reconvertis) y ont amélioré leur fiabilité. Côté industrie automobile et pétrolière on ne voit que des avantages à développer l'autobus. Les usagers des transports sont fatigués des trams inconfortables, bruyants et lents, englués qu'ils sont dans une circulation automobile de plus en plus dense. Un avantage concurrentiel, dirait-on aujourd'hui, vient compléter l'attrait du bus pour le public. En 1891 les frères Michelin avaient inventé le premier pneumatique démontable équipé d'une chambre air. Les bus n'en seront dotés qu'en 1927 avec la série de Renault PN mais leur confort est incomparable. Habilement, l'industriel de Clermont-Ferrand en fera un argument publicitaire en faveur de l'autobus. Face aux tramways le bus c'est donc la modernité !

En sept ans l'Île-de-France se retrouve sans tramway à l'exception de Versailles où une ligne subsistera jusqu'en 1957. La France est à l'unisson. Ainsi, Rouen ne conservera le tram que jusqu'en 1966, Marseille la ligne 68 jusqu'en 2004 et enfin St Etienne où la ligne Bellevue Terrasse ouverte en 1881 a circulé sans interruption jusqu'à nos jours. Ces lignes feront figure de curiosité, de vestiges historiques qu'on vient visiter... En attendant la renaissance.

Le bus dans le monde du « Tout Voiture »

L'hégémonie du bus se renforce dans l'immédiat après-guerre de 40 et pour cause : son redoutable concurrent, le tramway n'existe plus. Mais l'accroissement démesuré de l'usage de la voiture individuelle en ville va très vite le menacer. Ainsi dans Paris, la vitesse moyenne des bus passe de 13,5 km/h en 1952 à 10 km/h en 1967. Conséquence, entre ces deux dates, le trafic est divisé par deux. Pourquoi prendre le bus si on va (presque) aussi vite à pied ?

Sentant le danger, les exploitants de réseaux et les industriels trouvent des solutions : moderniser les matériels et en rationaliser la fabrication. La RATP et l'UTP s'unissent pour réaliser le cahier des charges du bus de l'avenir, exploitable indifféremment par les réseaux de province ou de la région parisienne et pouvant être confiés à tous les constructeurs : ainsi naissent le PCM-R de Berliet et le SC10 de Renault qui équiperont les réseaux français.

Mais l'innovation qui sauvera le bus c'est l'idée des couloirs réservés. Paris crée le premier en 1964, bientôt suivi par la province. La vitesse commerciale remonte, la fréquentation également. Ce qui a manqué au tram de 1930, un espace de

circulation réservé, assure la pérennité de l'autobus et bientôt d'ailleurs, la renaissance du tramway. Le bus et le transport en commun de centre-ville est sauvé.

L'autobus aujourd'hui et demain

Aujourd'hui, à la concurrence effrénée entre modes s'est substitué la coopération sous l'autorité décentralisée des collectivités territoriales. L'autobus est devenu un maillon essentiel des réseaux multimodaux. La croissance régulière du nombre de bus en France – près de 30 000 en 2018 – en témoigne. Certes de nombreux défis sont devant lui ; défi climatique pour trouver l'énergie propre : hydrogène ou électricité ? Systèmes d'informations, billetterie dématérialisée et multimodale, intelligence artificielle et conduite autonome, gageons que l'autobus, saura remporter tous ces challenges de haute technicité !

Souhaitons-lui aussi d'être aimé. En 2012, Jacques Roubaud publiait, « L'Ode à la ligne 29 de l'autobus parisien ». Le poète, amoureux du bus, trace sur la page tout l'affectif qui nous attache à ce mode de transport. Efficace et poétique, un très bel avenir s'ouvre devant l'autobus du futur !



Bus à haut niveau de service

Jean-Jacques Lumeau, 1^{er} Vice-Président de la CARENE, vice-président du GART délégué Stationnement

La ville de Saint-Nazaire a été marquée par la 2^{ème} Guerre Mondiale, démolie à près de 85%, et libérée le 11 mai 1945, après Berlin. Sa reconstruction, dans les années 1950, a donné une place prépondérante à l'automobile, avec de larges voiries permettant de faciliter tant la circulation que le stationnement qui n'a été réglementé qu'en octobre 2010. C'est ainsi que la forme urbaine de la ville a orienté la mobilité, avec une part importante de la voiture individuelle dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle. L'usage du transport public reste, pour sa part, limité aux usagers dits captifs : élèves et part de la population n'ayant pas accès à la voiture.

Au début des années 2000, le développement de l'agglomération porté par le dynamisme économique du territoire a fait prendre conscience que ce modèle dévolu à la voiture ne serait plus tenable pour les décennies à venir.

La CARENE, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), s'est dotée de son premier plan de déplacements urbains en juin 2006. Celui-ci a marqué une rupture dans cette politique ; c'est ainsi qu'a émergé le projet de ligne structurante et la réorganisation complète du réseau afin de le rendre plus attractif pour tous les usagers et bien évidemment les actifs.

À l'issue des élections municipales et communautaires de 2008, reprenant le concept de BHNS – Bus à Haut Niveau de Service – qui avait déjà émergé et mis en service à Rouen (TEOR), Lorient (Triskell) et Nantes (Busway, forme de tramway avec la technologie classique de l'autobus), il a ainsi été décidé d'aménager une ligne desservant les principaux pôles de l'agglomération nazairienne. Cette ligne est constituée d'un tronc commun de 9 km, entre l'Université et la Gare, et de 2 branches vers le Nord (Trignac) et l'Est (zone industrialo-portuaire de Montoir-de-Bretagne).

Sur les 9 km du tronc commun, 6 km ont été aménagés avec une voie réservée, avec l'opportunité de requalifier les espaces publics, et notamment en centre-ville et dans le quartier Ville Ouest (projet ANRU, Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine). Sur près de 2 km, une voie départementale classée « voie express », dont le gabarit aurait permis son aménagement en 2x2 voies, a été transformée en boulevard urbain. Cette voie est bordée par la nouvelle cité sanitaire, construite simultanément, et a permis de relier les quartiers de part et d'autre, et de désenclaver le quartier « politique de la ville ».

Ce projet de transport a aussi été un projet urbain ambitieux. Mais au-delà des aménagements urbains et de la refonte du réseau, une attention toute particulière a été apportée au choix du matériel roulant et du service à bord afin d'accompagner le changement d'image pour attirer de nouveaux usagers.

L'offre de service du BHNS garantit :

- Une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes tout au long de la journée (du moins sur la période 7h/19h30) sur le tronc commun,
- Une large amplitude horaire : 5h30 / 23h30,
- Une circulation le dimanche et les jours fériés,
- Un accès à cette ligne à partir de stations, facilement identifiables, et apportant un niveau de service largement supérieur à un simple arrêt de bus : design identitaire, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

profitant à l'ensemble des usagers, abris allongés, bancs intérieurs et extérieurs, information en temps réel par des bornes lumineuses sur les temps d'attente,

- Un matériel roulant spécifique, constitué d'autobus articulés (18 mètres) garantissant une bonne capacité d'emport (jusqu'à 150 voyageurs) et une reconnaissance immédiate,
- La desserte des principaux pôles générateurs de l'agglomération, tant en matière de densité d'habitation, que de zones d'emploi (centre-ville, secteur des chantiers navals et site d'Airbus – principal employeur de l'agglomération) d'équipements (Cité sanitaire, sites universitaires, cité scolaire et ses 3 000 collégiens-lycéens, centre aquatique) ou de polarités commerciales (centre-ville, zone commerciale de Grand Large),
- La connexion avec l'ensemble des autres lignes du réseau urbain, notamment dans le nouveau pôle d'échanges multimodal constitué en lien direct avec la gare de Saint-Nazaire (interconnexion avec les réseaux ferroviaires TGV et régionaux),
- Un marketing de la ligne BHNS, s'appuyant notamment sur son nom « héliYce » reprenant :
 - les constituants identitaires de l'agglomération : l'hélice des bateaux, des avions et des éoliennes, dont Saint-Nazaire est un berceau,
 - la forme en Y de la ligne avec un tronc commun et ses 2 branches.

Après une période de travaux forcément compliquée mais nécessaire, ce projet de 55 M€ d'investissement s'est déroulé sur un temps record de quatre ans et demi, avec une mise en service en septembre 2012.

L'inauguration de ce nouveau réseau s'est accompagnée par une offre de gratuité pendant 10 jours permettant aux habitants de tester cette nouvelle offre de mobilité et de mieux se l'approprier. Aujourd'hui, les résultats de fréquentation sont au-delà de toutes les prévisions de l'AOM :

- Sur la ligne héliYce, dimensionnée pour 12 000 voyageurs par jour, la fréquentation a régulièrement augmenté depuis la mise en service passant de 10 250 voyages / jour en 2012 à 18 000 voyages en 2019,
- Sur l'ensemble du réseau, la fréquentation globale annuelle est passée de 5,9 millions en 2012 à plus de 10 millions de voyages en 2019.

À l'image des projets de tramways qui ont profondément modifié les métropoles ayant fait ce choix, le BHNS héliYce a, d'une part, permis de requalifier

les espaces publics traversés et, d'autre part, changé l'image du transport public, désormais utilisé par les différentes catégories de population.

La création de cette ligne BHNS a permis de mettre en pratique la conjugaison entre urbanisme et déplacements ; avant même sa mise en service, l'agglomération a décidé de créer un nouveau centre aquatique, pour le choix de sa localisation, la première contrainte apportée fut sa nécessaire implantation sur le tracé de la ligne structurante. De même, il est courant maintenant de voir sur les annonces immobilières la proximité de la ligne Hélyce comme un argument commercial, celui-ci porte d'autant plus pour les acquéreurs issus des grandes métropoles (Nantes, Rennes, Angers, Paris par exemple) pleinement conscients que la qualité de l'offre de transport public est un facteur clé de choix résidentiel.

En 2018, la CARENE a engagé la révision de son PDU avec un objectif clairement affiché de réduire la part modale de l'automobile de 8%.

Pour atteindre cette ambition, différentes actions sont déclinées autour de toutes les mobilités alternatives. Fort de l'expérience et de la réussite du BHNS, l'AOM a fait le choix de continuer sur la structuration du réseau autour de lignes BHNS. Ainsi, la ligne en Y laissera place, fin 2025, à 3 lignes BHNS apportant un niveau de service équivalent, et autour desquelles le reste du réseau sera organisé pour le bénéfice de l'ensemble des habitants de l'agglomération. Ce projet s'accompagnera de l'acquisition de nouveaux bus répondant à la transition énergétique, complexifiant ce projet de 50 M€ mais c'est ce qui le rend encore plus attendu.



Câble

Daniel Pfeiffer, Directeur du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG)

Aujourd'hui, l'association remontée mécanique et sport d'hiver est dans tous les esprits, et pourtant l'origine du transport par câble est bien antérieure à l'apogée du loisir. L'emploi du câble aérien existe depuis que les hommes ont eu le besoin et les moyens de franchir les obstacles naturels, montagnes, gorges et forêts.

L'industrie, pionnière, s'empare de la technique pour permettre l'extraction de minéraux et l'exploitation forestière. Puis, cette dernière est particulièrement développée par le corps militaire pour déplacer le matériel ou encore transporter des blessés. D'abord de corde et de bois, la mécanique connaît une révolution avec l'apparition du câble d'acier au XVI^e siècle puis du câble toronné à la fin du XIX^e siècle. La mécanique est dans un premier temps utilisée pour faciliter la manutention et les premiers systèmes sont très peu pensés pour le transport de passagers, si ce n'est parfois, quelques ouvriers. C'est par les funiculaires, dont le premier est italien, que le transport par câbles s'ouvre aux voyageurs. En France, les Lyonnais découvrent les premiers tours de poulies d'un funiculaire en 1868. Dans les Alpes, les différents systèmes de transports sur rails sont plébiscités par les touristes estivaux et ouvrent la voie aux futurs téléphériques qui s'affranchiront totalement du rail au profit du câble.

Le Wetterhorn en Suisse fut la première cime conquise par un téléphérique. Construit en 1908, sa ligne d'une seule portée atteint 200% de pente par endroit.

Dans les Alpes françaises, un site va être précurseur : l'Aiguille du Midi. Si le train du Montanvers permettait déjà de monter les visiteurs jusqu'à la Mer de Glace, il manquait quelque chose pour accéder rapidement et plus haut encore, à 3842 mètres d'altitude, au sommet de l'Aiguille du Midi. Dès 1905, un projet de ligne aérienne en trois tronçons fut entrepris sous la direction technique de deux ingénieurs allemands et Suisse. Les travaux du premier téléphérique à va-et-vient débiteront en 1910 pour une ouverture aux voyageurs en 1924 à l'occasion des jeux Olympiques d'hiver. Cette première réussite inspire

rapidement d'autres communes et après la seconde guerre mondiale, les pionniers laissent place aux industriels.

Depuis ces débuts prometteurs, si l'on fait un saut dans le temps, le parc d'installations à câbles s'est considérablement étoffé, en France comme dans le monde. Il s'est étendu en gagnant la ville et a connu de très importants progrès techniques, le portant au rang des systèmes de transport les plus sûrs. Aujourd'hui, de nombreuses villes, sur toute la planète, l'ont choisi, en ayant en tête ses atouts majeurs : la sécurité, un faible impact environnemental et une grande efficacité pour le franchissement. Les prouesses industrielles permettent de viser un impact de plus en plus faible sur l'environnement urbain, notamment en termes de bruit. Et en France aussi, les projets se multiplient : Brest, Toulouse et La Réunion prochainement mis en service¹, bientôt le câble A en Ile-de-France, Grenoble, pour n'en mentionner que quelques-uns.

Au fil des décennies, le secteur s'est structuré, hautement professionnalisé et a acquis une grande technicité. La mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), en 2017 en France, pour les remontées mécaniques de station de montagne, est venue compléter la chaîne globale de la sécurité, en travaillant en particulier sur les facteurs organisationnels et humains. Dans le même mouvement que pour d'autres systèmes de transport, la surveillance, qui s'appuyait jusqu'alors principalement sur la vérification technique des installations, s'est enrichie d'une vision globale de l'installation et de son organisation. En ville, les règlements de sécurité de l'exploitation endossent ce rôle.

Marquée par plusieurs évolutions décisives, comme le passage de la pince fixe à la pince débrayable, la technologie subit encore des innovations, par exemple au niveau de la vitesse des télécabines monocâbles, autorisée dans des cas encore rares à 7m/s.

Système de transport relativement jeune par rapport au tramway ou au métro, le câble occupe toutefois une place désormais incontestée par les aménageurs urbains, qui misent volontiers sur ce moyen de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

¹ Voir article T comme Téléphérique page 187



Centrale d'achat du Transport Public

Catherine Pila, Présidente d'AGIR

Créée en 2011 à l'initiative d'élus en charge des transports et de la mobilité, la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) a permis aux collectivités territoriales et à leurs groupements de révolutionner l'achat public en mutualisant leurs moyens au sein de l'association.

Soutenue par les associations d'élus et notamment par le GART, la CATP déploie une forte expertise en matière d'achat, permettant aux collectivités de réaliser simplement et dans un cadre juridique sécurisé, les acquisitions indispensables au fonctionnement de leur service de mobilité.

En devenant le leader de l'achat public de la mobilité grâce à des volumes importants, la CATP permet également aux collectivités et aux entreprises publiques de transport de maîtriser leurs coûts d'achats tout en améliorant la qualité et les garanties. Véhicules, systèmes, applications mobiles, vélos, MaaS, prestations intellectuelles, etc. la CATP a élargi au fur et à mesure son catalogue pour devenir un accélérateur des projets de mobilité en accompagnant et en facilitant les acquisitions.

La création d'une centrale d'achat indépendante a permis l'émergence, dans le domaine des systèmes, des applications et des logiciels, d'entreprises françaises, et notamment de startups indépendantes qui proposent des solutions innovantes aux collectivités sans passer par l'intermédiaire de leur délégataire. L'accès direct à ces entreprises est pour les collectivités la garantie d'une innovation choisie et maîtrisée et, pour les entreprises concernées, un levier de développement important sur le marché français et international.

Enfin, la CATP permet aux collectivités qui le souhaitent d'être accompagnées dans la création d'un opérateur interne, Régies EPIC et Sociétés Publiques Locales (+ 11 en 5 ans) en passant pour leur compte l'ensemble des marchés nécessaires à la mise en marche de l'activité (Ajaccio, Cannes, Chartres, Nice, Saint-Brieuc, etc.).

Ainsi, la mutualisation des moyens des collectivités au sein de l'association a permis à la CATP de proposer de l'expertise et de l'accompagnement pour optimiser les achats, gagner en indépendance, accélérer et diversifier l'innovation au sein de la filière.



Coopération décentralisée

François Durovray, Président de la CODATU

« La seule voie qui offre quelque espoir d'un avenir meilleur pour toute l'humanité est celle de la coopération et du partenariat. » Kofi Annan, Assemblée générale de l'ONU - 24 Septembre 2001.

Tout comme 1+1 font 3, la coopération ne saurait se limiter à la conjonction ponctuelle ou conjoncturelle d'acteurs et d'intérêts pour concourir à un objectif commun. Elle revêt au contraire une dimension plus profonde de transmission et de partage.

Si l'on s'en réfère au Code général des Collectivités Territoriales la coopération décentralisée consiste en la possibilité pour les collectivités locales de « mettre en œuvre ou soutenir toute action internationale annuelle ou pluriannuelle de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire ».

Cette définition aride reflète mal la réalité foisonnante des multiples initiatives lancées afin de favoriser les échanges entre les pays dits développés et ceux émergents.

Initiée de façon très simple dans les années 50, à travers des jumelages, elle s'est progressivement structurée jusqu'à donner aux collectivités territoriales et aux acteurs issus de la société civile un poids important dans la coopération pour le développement, et un rôle complémentaire à l'action de l'Etat.

Loin d'être une mécanique figée, la coopération est un objet politique vivant, reflet des considérations et des questionnements qui animent nos sociétés. Si à sa genèse la coopération a pris forme au travers d'initiatives sociales, culturelles et éducatives, on constate au cours des vingt dernières années une nouvelle vocation, plus économique, des actions de coopération décentralisée.

La solidarité, ou l'urgence humanitaire, n'est plus nécessairement la première ou l'unique valeur qui pousse une collectivité territoriale à s'investir, et des notions de réciprocité, de transversalité, voire d'exemplarité ou d'opportunité apparaissent aujourd'hui.

Le débat, toujours vif, sur l'interrogation « aide ou commerce ? » démontre

la vitalité et l'actualité des questions de coopération, en résonnance avec les grands enjeux géopolitiques.

Ma conviction ici est que, loin d'être antinomiques, développement économique et solidarité peuvent être conjugués au même temps, au service de l'intérêt général. A l'heure où les défis posés par le réchauffement climatique s'imposent dans le champ de la coopération, les mécanismes de marché proposent des solutions pertinentes pour inscrire la transition écologique des territoires sur une trajectoire soutenable, pour les sociétés civiles comme pour les écosystèmes économiques.

Surtout il ne faut pas perdre de vue ce qui fait l'ADN de la coopération, à savoir une volonté mutuelle de s'enrichir par des retours d'expérience et des approches parfois différentes mais souvent disruptives.

Acteur engagé au contact des territoires en mutation, la Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains (CODATU) n'a pas attendu l'évolution du cadre juridique et institutionnel (loi Thiollière de 2007 & loi d'orientation du 7 juillet 2014) pour faire sortir la coopération décentralisée du champ socio-éducatif.

Précurseur dès sa naissance, la CODATU a vu le jour à Dakar en 1980, durant la Conférence mondiale sur le transport urbain alors même que le GART n'en était qu'à ses balbutiements. Le choix de Dakar ne doit finalement rien au hasard tant le Sénégal en général et sa capitale en particulier ont toujours été soucieux de mettre en place des solutions de transport innovantes.

Née avec la vocation d'accompagner la mise en œuvre de projets de mobilité durable dans les villes de pays émergents et de structurer, aux côtés des partenaires locaux, des schémas de gouvernance durables, la raison d'être de la CODATU se justifie chaque jour à l'heure de la transition écologique.

Les pays du Sud sont aujourd'hui en première ligne face à la menace croissante du réchauffement climatique qui interroge, une fois encore, la nature et les objectifs de nos politiques de coopération.

Comment enclencher une dynamique soutenable de transition écologique dans des pays en plein développement économique et industriel marqués par une croissance démographique forte ?

En soutenant le déploiement de systèmes de transports publics accessibles à tous, en favorisant des modes et des pratiques de mobilité plus sobres, en enclenchant la transition énergétique, la CODATU apporte une réponse opérationnelle au défi environnemental. Au carrefour du développement économique, de l'intégration sociale et de la transition écologique, elle s'emploie à

faire de la mobilité un levier de croissance durable et de progrès au service des territoires et des populations.

Si la prise en compte des impératifs environnementaux légitime plus que jamais les actions de coopération, les réponses doivent continuer à s'inventer avec les décideurs politiques et les populations locales, sans dogmatisme. Ainsi, penser pouvoir ralentir la croissance de ces pays est un leurre et serait injuste. La réponse au défi climatique s'imagine sur le long terme, par la construction de modèles de société résilients auxquels la coopération décentralisée portée par les collectivités contribue de façon décisive.

Cet engagement doit se déployer sur le long terme. Il nécessite une mobilisation proactive des collectivités et de leurs partenaires économiques. Notre pays possède une expertise unique en matière de développement et de gouvernance des transports publics qui nous appelle à l'exemplarité pour le développement de mobilités durables dans les pays du Sud.

A ce titre nous pouvons nous réjouir de l'adoption du « 1% transport urbain » dans le cadre de la nouvelle loi de « programmation relative au développement solidaire et à la lutte contre les inégalités mondiales », qui facilitera l'action internationale des autorités organisatrices de la mobilité.

D'ici 2025 la France « s'efforcera d'atteindre » 0,7% de son revenu national brut à l'aide publique au développement. C'est beaucoup, mais au regard des enjeux climatiques, sociaux et économiques dans les pays du Sud, ce n'est pas suffisant. C'est pourquoi l'action des collectivités publiques en faveur de la coopération et l'engagement des partenaires privés demeurent aujourd'hui plus que jamais nécessaires.



Covoiturage

Frédéric Mazzella, Fondateur de BlaBlaCar

Covoiturage

Covoit...quoi ? Convoyage ?! Mais non, covoiturage ! Le GART est né il y a 40 ans, et à l'époque le covoiturage n'existait pas encore en tant que tel. Je vous propose donc une définition personnelle de cette nouveauté des 30 dernières années : le covoiturage, c'est l'autostop, version technicolor ! Non, ça n'est toujours pas clair ? Bon... alors montez devant et attachez votre ceinture, je vous propose de partager un petit trajet historique en ma compagnie !

L'idée de BlaBlaCar m'est venue il y a quelques années, au début des années 2000. C'était en décembre. Je comptais bien rentrer chez mes parents en Vendée pour passer les fêtes de fin d'année en famille, mais impossible de trouver une place de train disponible.

Tous les trains affichaient complet !

Ne disposant pas de voiture, les 450 kilomètres qui séparent la Vendée de Paris semblaient très longs. J'ai appelé ma sœur qui habitait alors à Rouen pour lui demander de faire un détour par Paris pour me récupérer. Sur la route, dans la vieille voiture de famille, je vois un train (complet) nous dépasser le long de l'autoroute A10. Le train dans lequel j'aurais pu être si j'y avais trouvé une place ! Et en même temps, sur l'autoroute, des centaines de voitures, pour la plupart vides, à part le conducteur. L'enfant en moi s'est alors subitement demandé : « Papa, est-ce qu'on peut réserver les places libres dans les voitures ? » Oui, dans la voiture de ma sœur tout au moins et je l'avais fait ! Mais il fallait connaître ma sœur... et pour les autres voitures, existait-il un service qui aurait affiché toutes les places disponibles ? Je n'en connaissais pas... Voyageant beaucoup, j'en conclusais que si un tel service existait, alors j'en aurais entendu parler.

Après une recherche en ligne, je trouve quelques annonces aléatoires éparpillées sur des sites internet de petites annonces, je me suis rendu à l'évidence : il n'y avait rien de structuré réellement pour permettre à un voyageur d'entrer une ville de départ, une ville d'arrivée et une date et partager le trajet avec un

conducteur disposant de places vides. Il manquait un moteur de recherche en somme. Sans un tel service, trouver quelqu'un qui faisait le même trajet était aussi difficile que de trouver une aiguille dans une botte de foin.

L'idée était donc simple, presque trop : je ne comprenais pas pourquoi cela n'avait pas déjà été fait à l'échelle nationale. Était-ce interdit, illégal ? Étais-je le seul que cela aurait pu intéresser ? Y avait-il un obstacle majeur à la réalisation que je n'identifiais pas ?

Je n'en ai pas dormi pendant 72h... Jusqu'à ce que je décide de m'atteler à la tâche en commençant par coder une première version de ce fameux moteur de recherche.

BlaBlaCar était né. Enfin, pas exactement ! Covoiturage.fr, plutôt. Car oui, nous avons décidé de changer de nom, quelques années plus tard. Covoiturage.fr était un nom franco-français, et le nom BlaBlaCar était l'occasion de créer une marque moderne, parée pour l'international et surtout... mémorable et qui donnait le sourire !

Alors, ringard le mot "covoiturage" ? Pas vraiment. Certes, on entend plus que jamais les "T'as regardé sur BlaBlaCar ?" et autres "Je viens en BlaBlaCar !". Mais le mot covoiturage rime toujours avec... convivialité, parce que c'est ce qu'il contient dans son concept.



C comme... **convivialité**

J'ai donc imaginé, avec mes associés puis mes équipes, une plateforme qui mettrait en relation des conducteurs voyageant avec des places libres et des passagers se rendant dans la même direction. On partage un trajet, et les frais qui y sont liés.

Et cela crée la magie du covoiturage : le temps d'un trajet, se forme un espace unique qui laisse place à des échanges entre des personnes qui ne se seraient probablement jamais rencontrées autrement. Partager un trajet efface les barrières, crée du lien social... on se rencontre, et on profite du plaisir de voyager moins seul – que vous soyez Bla, BlaBla, ou BlaBlaBla, c'est-à-dire, peu bavard ou un véritable moulin à paroles !

Bien sûr, le plaisir de la rencontre ne fait pas tout, et il est certain que le succès du covoiturage réside en bonne partie sur les économies réalisées avec notre modèle caractéristique de l'économie du partage. En partageant équitablement les frais entre l'ensemble des covoitureurs, le covoiturage permet aux conducteurs de faire des économies sur leurs trajets et aux passagers de voyager partout en France, de manière abordable.

C comme **carbone... et congestion**

Il y a un autre ingrédient magique dans le covoiturage. C'est le carbone... évité ! Eh oui, en optimisant le nombre de places vides, le covoiturage permet de réduire les émissions de CO₂ sur la route et de lutter par la même occasion contre la congestion.

Pas besoin d'avoir fait Polytechnique pour savoir que c'est mieux pour la planète d'avoir 2 personnes par voiture que 2 voitures par personne ! C'est la beauté du modèle BlaBlaCar : la technologie sert à optimiser un gaspillage du monde réel. Plus la plateforme grandit, plus les économies de CO₂ sont importantes.

C'est sa vertu unique, le covoiturage permet de compléter le réseau de transport existant sans besoin d'infrastructure. C comme... **complémentaire** ? Eh oui, le covoiturage s'insère à merveille dans la multimodalité aujourd'hui recherchée par les voyageurs.

C comme **confiance**

Alors, vous me direz, en un coup de baguette magique, le covoiturage semble avoir réglé tous les problèmes de l'autostop tout en modernisant la mobilité. Mais comment s'assurer de proposer à notre communauté un service vraiment sûr, fiable, prévisible ?

Cela ne s'est pas fait sans efforts. En fait, l'ingrédient central du succès de BlaBlaCar, c'est la confiance. Comment deux personnes qui ne se sont jamais

encore rencontrées vont-elles bien pouvoir partager un trajet dans un même véhicule privé ?

Il nous a donc fallu bâtir la confiance, notamment en appliquant le modèle D.R.E.A.M.S de construction de la confiance que nous avons imaginé (cf. Étude Entering the Trust Age). Avec un profil confirmé pour chaque voyageur, et l'accumulation d'évaluations, BlaBlaCar permet aux membres de cumuler un "capital confiance." Ainsi, les membres BlaBlaCar s'accordent un niveau de confiance plus élevé qu'à leurs collègues ou voisins ! C'est aujourd'hui une communauté de plus de 90 millions de membres dans plus de 20 pays, qui sont prêts à partager un trajet sans s'être rencontrés auparavant... Wow !

Alors, je récapitule, car vous voilà arrivé à bon port. Convivial, source de confiance et bon pour la planète : voilà pourquoi le covoiturage, c'est l'autostop version technicolor – en numérique, sécurisé, et à grande échelle, l'autostop avec plus de rires, de confiance et toujours moins de carbone !



Crise

Alain Thirion, Préfet, directeur général de la Sécurité civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC)

La crise est une réalité rythmant de plus en plus notre quotidien. Elle se matérialise sous bien des aspects et les facteurs de déclenchement sont nombreux et protéiformes : dérèglement climatique, risques hybrides, technologiques, biologiques, réseaux exposés...

Résultante d'un événement inattendu ou anticipé, de portée locale, nationale ou internationale, à développement lent ou rapide, d'une durée limitée ou s'inscrivant dans un temps long, elle se caractérise par une rupture majeure au regard d'une norme habituelle. La crise génère une inquiétude, quand elle n'est pas ressentie collectivement comme une menace.

La gestion des crises est au cœur de la mission régaliennne du ministère de l'Intérieur car c'est le ministère de la protection et des territoires. Elle est dans l'ADN des acteurs de la Sécurité civile, qui n'hésitent pas, quand les circonstances le

commandent, à mettre leur vie en péril pour sauver celle des autres. Elle est par conséquent au cœur du savoir-faire et de l'action des collaborateurs de la direction générale de la Sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC). Tous les jours en lien avec l'ensemble des acteurs nationaux et territoriaux, publics, privés et associatifs, ils sont mobilisés et apportent leur concours au service public du secours pour assurer la protection des personnes, des biens et de l'environnement.

Si le temps de l'intervention focalise bien souvent l'attention du grand public, les temps de l'anticipation, de la préparation et du retour d'expérience sont aussi stratégiques. Bien gérer une crise, c'est d'abord tenter de l'éviter et, quand cela se révèle malheureusement impossible, d'en limiter les impacts. Cette approche montre à quel point il est indispensable d'appréhender la crise dans sa globalité : de la connaissance des phénomènes jusqu'au retour à une situation normale.

Approfondir les éléments de connaissance en s'ouvrant plus à l'expertise de la société civile et du monde universitaire ; renforcer les outils de prévention dans une approche très large ; améliorer les doctrines d'engagement et les équipements des acteurs en tirant le meilleur parti des nouvelles technologies pour optimiser l'alerte, l'information mais aussi la réponse opérationnelle ; faciliter les coopérations territoriales et européennes en s'appuyant notamment davantage sur les territoires sont quelques-uns des nombreux chantiers structurants que porte la DGSCGC.

La crise, dans sa prévention et sa gestion, est nécessairement l'affaire des pouvoirs publics. Il s'agit de leur responsabilité première et en particulier celle de l'État. Cependant, cette réalité ne doit pas en occulter une autre tout aussi prégnante car c'est aussi, et même avant tout, l'affaire de chaque citoyen et chaque citoyenne.

Les catastrophes telles que Xynthia, Irma, la tempête Alex, les feux de forêt qui impactent des surfaces de plus en plus importantes du territoire chaque année, ou bien encore les problématiques de réseaux, ou la crise sanitaire de la Covid-19 sont autant d'illustrations de crises majeures qui nous touchent de près. Elles mettent en lumière un besoin d'être protégé exprimé avec davantage de force par la population. Elles soulignent également le chemin qu'il convient de parcourir pour avancer plus vite vers une culture individuelle et collective du risque. Il s'agit d'une brique fondamentale dans la construction d'une société préparée et résiliente face aux crises de toute nature. C'est tout le sens de l'action résolue et partenariale que mène la DGSCGC.



Décentralisation

Jacqueline Gourault, Ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

Nous fêtons cette année deux anniversaires importants : celui du GART, bien sûr, créé le 1^{er} avril 1981, et celui de la première des grandes lois de décentralisation portée par Gaston Defferre, adoptée par le Conseil des ministres le 15 juillet de la même année. Leur concomitance ne doit rien au hasard. Dès leurs premiers pas, décentralisation et mobilités ont été pensées de concert.

D'une certaine manière, la toile de fond de la décentralisation, notamment la création des collectivités régionales et départementales, détermine les avancées en matière de transport. La loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, adoptée en décembre 1982, en est un point d'orgue. Ce monument législatif, à la durée de vie impressionnante (de plus de 30 ans) est une étape essentielle dans l'histoire des mobilités en France. Elle affirme des principes d'une grande modernité et qui auront une forte portée, comme le « droit au transport » ou le caractère global de la politique des transports. Elle organise surtout le partage de compétences entre l'Etat et les collectivités pour l'élaboration et la mise en œuvre de cette politique. Elle invente des outils de planification (les plans de déplacement urbains sont créés) et de contractualisation (à travers les contrats de plans notamment) qui joueront un rôle essentiel dans l'affirmation « en actes » de la décentralisation.

Les différentes lois de décentralisation adoptées par la suite n'auront de cesse de renforcer le rôle essentiel des collectivités dans les politiques de mobilité, tant à l'échelle des villes que des régions avec la décentralisation des trains express régionaux. Le GART en aura été un moteur important, sous les présidences successives de Jean Lagarde, Jean-Michel Gadrat, Jacques Auxiette, Michel Destot, Roland Ries et Louis Nègre.

La loi LOM, portée en 2019 par Elisabeth Borne et Jean-Baptiste Djebbari parachève ce mouvement tout en consacrant la notion de mobilité et, de la sorte, le passage d'une vision axée sur les infrastructures à une vision axée sur les usagers. La LOM a aussi permis de couvrir l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de mobilités. Par cette mesure, qui peut sembler

technique, nous avons porté l'ambition de mettre fin aux « zones blanches » en permettant l'émergence de solutions adaptées que ce soit en contextes urbains, périurbains ou ruraux.

Le projet de loi « 4D » relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique, examiné par le Sénat début juillet 2021, est un jalon supplémentaire pour conforter la décentralisation des politiques de mobilité. S'agissant des routes, par exemple, le texte vise à donner toute sa cohérence à la décentralisation intervenue il y a 10 ans en transférant, à leur demande, certaines routes nationales aux départements afin de parfaire la cohérence du réseau qui leur est confié. L'expérimentation d'une régionalisation du réseau de routes nationales, comme l'instauration d'une possibilité de transfert des petites lignes ferroviaires en propriété, permettront aux régions qui le souhaitent de disposer de l'ensemble des leviers en matière de mobilité et ainsi de mieux mettre en cohérence leur politique de services de mobilité avec les politiques d'infrastructures.

« 40 ans est un âge terrible, car c'est l'âge où nous devenons ce que nous sommes » écrivait Charles Péguy. 40 ans après la première pierre de la décentralisation et l'émergence des politiques de mobilité dans les territoires sous l'impulsion du GART, je crois que nous entrons dans un âge de la maturité. Les compétences sont désormais affirmées, le pouvoir d'initiative local renforcé. Ils permettent aux collectivités d'adapter finement l'offre de mobilité à la diversité des besoins qui s'expriment et de répondre aux défis de demain.

Ces derniers sont nombreux, alors que nous entrons dans une décennie décisive où l'action climatique et la transition écologique devront se conjuguer avec une dimension sociale. Les collectivités sont, je crois, désormais pleinement armées pour y répondre, main dans la main avec l'Etat, au service de la cohésion de nos territoires.



Démobilité

Bruno Marzloff, Sociologue, président de La Fabrique des Mobilités et fondateur du cabinet Chronos

En 2017, Edouard Philippe définit la politique des transports, “La révolution que je vous propose : un transport disponible, accessible, multi-forme, multi-prix, souple, rapide et économe”. Dans cette litanie vertueuse, mantra auquel tous acquiescent, il manque l’essentiel, la réduction de la demande. Une impasse confirmée par l’optimisation et la rationalisation de l’offre sans remise en cause du modèle, un coup de pouce à un progrès obsolète. Ainsi Anne-Marie Idrac, ex ministre des transports, ex Présidente de RATP et SNCF s’insurge¹, “Il ne faut pas moins de mobilité, mais mieux de mobilité”. Une position intenable face au climat et en porte-à-faux avec les opinions publiques. Avec 30% des émissions de GES, le transport échappe au contrôle. Il se trouve de plus un angle mort pour accroître encore ses nuisances, la logistique. Amazon, par le jeu des livraisons, devient le premier producteur mondial de mobilités carbonées. “Mieux de mobilité”, tout le monde s’accorde, mais il se trouve que la mobilité motorisée est le secteur où une baisse des consommations est majoritairement acceptable et souhaitée.

C’est dans la construction d’un dialogue que se façonneront un commun et des réponses. L’eau, au fil des derniers temps, se projette comme un commun, un statut justifié par une raréfaction de la ressource face à son universelle nécessité. D’autres objets y entrent à bas bruit comme les vaccins Covid sous la pression de l’OMS et de l’opinion. Il serait juste que la mobilité, également universelle, soit un commun. Certes ce n’est pas un bien rare. Au contraire, elle est pléthorique et structurellement en inflation dans son volet carboné. Cela impose de la ménager, non pour ce qu’elle permet – une liberté d’aller et venir – mais pour ce qui dérive de sa pratique (congestions, pollutions, artificialisations, etc.). C’est là qu’elle fait commun dans les intérêts respectifs de ses protagonistes. Comme tout commun la mobilité appelle une construction pour définir la ressource, les licences (de sa production et de ses usages) et la communauté. C’est un des chantiers ouverts par *La Fabrique des Mobilités*, expliqué ici² par son cofondateur. Il caresse le paradoxe que mieux de mobilité, c’est moins de motorisation, plus de mobilités choisies et de meilleures accessibilités.

Deux questions pour rassembler les acteurs. Doit-on agir sur les objets de mobilité pour en réduire leurs impacts ou sur le système pour éviter les pratiques carbonées superflues ? La cible est-elle le surcroît de mobilité de ceux qui en usent, voire en abusent ou les excès de mobilité de ceux qui n’ont pas le choix de leur mobilité ? Les réponses amènent à regarder autrement l’objet, à interroger ses déterminants. On conclut que les modes de vie, les organisations du travail et le modèle de société précèdent les mobilités. C’est vers eux qu’il faut se tourner et en débattre. Les motorisations ont pris appui sur un modèle productiviste, moteur d’un découplage effarant qui en 70 ans a vu les distances parcourues par les Français croître vingt fois plus vite que la démographie et l’artificialisation des sols s’étendre quatre fois plus vite tandis qu’il ne subsiste que 30.000 des 600.000 bars et cafés d’avant-guerre. La déshérence des commerces et de l’urbanité est à l’avenant. L’affaire est ancienne. L’urbaniste Lewis Mumford disait déjà en 1955 que New York agit comme l’obèse qui, pour se soigner, desserre sa ceinture. Alvin Toffler, dans *Le choc du futur*, s’étonnait en 1973 de l’aberration de “déplacer chaque matin des millions de personnes vers des zones de travail puis chaque soir vers leur domicile.” D’autres générateurs concourent à une hypertrophie des mobilités : la grande distribution, les livraisons à domicile ou le tourisme massif entre autres. Persévérer n’est-il pas diabolique ? se demandait Sénèque quand il parlait de l’erreur.

De fait le territoire métropolisé se dédensifie et accroît une demande qui n’en peut mais. Ses ressources – travail, commerces, services, ... – assujetties aux pratiques motorisées, se détachent de l’habitat. Le parc mondial automobile a doublé en 13 ans. La voiture assure quelques 80% des km parcourus et plus de 80% des ménages en possèdent au moins une. La démarche de la filière faite de promesses de neutralité carbone, de voiture électrique et d’IA attaquent le symptôme pas les racines. À l’instar de la 5G ou de l’hydrogène, le choix technologique est fait avant le choix de société.

Cette hypertrophie révèle une singularité : Les Français privilégient l’environnement sur la croissance et la santé est au niveau de l’emploi dans leurs préoccupations. Mieux ! 54% des Français se déclarent prêts à “rationner les transports” Forum Vies mobiles, avril 2020³. C’est dans ce rejet de l’excès que le commun des démobilités puise sa légitimité. Ce refus des mobilités subies est le socle d’une intervention collective à l’écoute des usages. Ces mobilités font corps avec nos modes de vie, elles sont incorporées au cadre de vie, aux réseaux de mobilités (physiques ou immatériels), à la forme de la ville, à l’articulation des territoires. Elles désignent les cibles à travailler : un urbanisme assis sur la motorisation pour garantir la fluidité entre des zones fonctionnelles, et une organisation productiviste du travail.

Le 15 mars 2020, le coronavirus remet les compteurs à zéro, ouvre des perspectives à un autre modèle et donne du grain à moudre à la construction d'un commun des démobilités par les usages. La mobilité choisie trouve sa voie avec la marche, le vélo et les mobilités de proximité. Le travail à distance fait preuve d'une maturité pour transformer les organisations spatiales et temporelles des salariés et réduire d'autant les mouvements. Les circuits courts célèbrent le modèle d'une mobilité inversée où les ressources vont aux résidents et non l'inverse. La proximité redevient une valeur qui s'accommode paradoxalement aux actes à distance des outils numériques pour façonner des modes de vie apaisés.

1 Enjeux de la mobilité à horizon 2030 ; Caisse des dépôts, avril 2020

2 Podcast dixit #17. Gabriel Plassat. La piste des communs

3 Forum Vies mobiles. Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français, avril 2020



Département, opérateur de la proximité solidaire et durable

Dominique Bussereau, Ancien Président de l'Assemblée des Départements de France, ancien président du Conseil Départemental de la Charente-Maritime, ancien ministre

Les lois MAPTAM, NOTRe et LOM ont bouleversé le paysage institutionnel de la France, et cela particulièrement en matière de transports et de mobilité.

Si la Région est devenue chef de file des politiques de mobilité, les Départements, en dehors de la gestion des routes, demeurent des acteurs importants dans ce domaine.

Gestionnaires des infrastructures routières et garants des solidarités sociales et territoriales, leur action est guidée par la promotion d'une mobilité pour tous, solidaire et durable.

Les budgets consacrés par les Départements aux transports restent significatifs : de l'ordre de 7,8% en moyenne de leur fonctionnement, et de près d'un tiers de leurs investissements.

Chefs de file des solidarités sociales et territoriales, les Départements sont les acteurs de proximité par excellence pour répondre aux enjeux de la mobilité

en termes d'accessibilité dans les espaces interurbains et ruraux. Ils constituent l'échelon pertinent pour assurer le maillage du quotidien dans les territoires, favoriser l'émergence des nouvelles formes de mobilité (modes doux, covoiturage, autopartage...) et développer des initiatives pour lever le frein que peut constituer l'absence de mobilité, en particulier auprès des personnes en insertion professionnelle.

Ils sont ainsi des acteurs engagés dans le développement des plans départementaux pour le vélo (étude de faisabilité technique d'aménagements cyclables, sécurisation des itinéraires cyclables et des piétons, définition des principes de localisation des zones de stationnement des vélos, aide financière aux communes), l'aménagement d'aires de covoiturage, la mise en place de sites interactifs, le financement des lignes et plateformes de transport à la demande, l'aménagement de bornes électriques de recharge au bord des routes départementales, la valorisation des chemins de randonnées pédestres, la mise en place de campagne de sensibilisation, de tarification incitative pour les usagers de la mobilité douce.

Ils sont des financeurs décisifs pour de nombreuses infrastructures de transport dans le cadre des Contrats Plans Etat-Région (lignes TER, routes...) et au niveau local pour de nombreux projets routiers communaux ou intercommunaux.

De nombreuses initiatives en attestent :

- Mise en place de bornes connectées de covoiturage dans le Val d'Oise et les Yvelines, utilisation de vélos électriques à hydrogène dans la Manche, la mise à disposition de véhicules électriques de la flotte du Département dans l'Orne.
- Dans le cadre de « Loir-et-Cher 2020 », le « Lab Mobilité électrique » vise l'implantation progressive de bornes de recharge électrique dans l'ensemble du Département du Loir-et-Cher. Le Département de la Meuse est quant à lui engagé avec la Fédération Unifiée des Collectivités Locales pour l'Électricité pour déployer 43 bornes de recharge électrique, permettant ainsi un maillage efficace de l'ensemble du territoire. Depuis la fin 2017, l'ensemble des Meusiens peuvent recharger facilement leurs véhicules électriques personnels lors de leurs déplacements.
- À partir d'une grande enquête de mobilité des Héraultais réalisée en partenariat avec l'Etat et les intercommunalités, le Département de l'Hérault a pu faire la photographie des déplacements et proposer des actions mieux adaptées aux comportements des habitants. L'objectif affiché est double : favoriser de nouveaux modes de transports alternatifs et favoriser l'usage du vélo.

Le projet prévoit notamment :

- la mutualisation de parkings existants publics et privés pour créer des aires de covoiturage secondaires, qui mailleront au mieux le territoire, dans le prolongement du schéma départemental de covoiturage ;
 - la création d'une application de mobilité rurale, regroupant les solutions de mobilité présentes sur le Département ;
 - le déploiement départemental de « Rézo Pouce », un dispositif organisé et sécurisé d'autostop dynamique, désormais décliné auprès des agents départementaux ;
 - le développement de pôles d'échanges intermodaux, en particulier aux abords des gares, avec une attention particulière portée sur l'accessibilité des équipements aux personnes à mobilité réduite ;
 - le développement et l'entretien du réseau cyclable.
- Dans le cadre de son Plan de Déplacement d'Établissement, le Département de la Seine Maritime a mis en place, en partenariat avec le Département de l'Eure, une plateforme de covoiturage pour l'ensemble des habitants des deux Départements.

L'essentiel des nouvelles mobilités – l'auto-partage, le covoiturage, les véhicules autonomes, électriques, GPS – concerne l'infrastructure routière et le numérique : deux domaines dans lesquels les Départements sont aujourd'hui incontournables.

Forts de leur compétence voirie dont ils gèrent plus de 380 000 km de routes et sûrement demain davantage, les Départements jouent un rôle majeur en matière d'infrastructures et de sécurisation afin de les adapter à un trafic croissant et apporter un service de qualité à nos concitoyens. À ce titre, ils sont pleinement investis dans le domaine de la sécurité routière et sont extrêmement attentifs à la conception, la signalisation, l'entretien des infrastructures départementales. Ils suivent également l'évolution du trafic et l'accidentalité sur leur réseau, mènent des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière. Ils favorisent le développement d'innovations techniques et numériques afin d'améliorer la sécurité des déplacements, de proposer des offres de mobilité différente, d'augmenter la capacité des infrastructures en territoire urbain.

Outre cet engagement pour une route plus sûre, les Départements œuvrent pour une route plus durable afin de répondre aux enjeux environnementaux.

L'Assemblée des Départements de France soutient un projet de décentralisation routière volontariste et ambitieux en faveur des Départements. Le projet

de loi de décentralisation « 4D » en cours d'examen par le Parlement, prévoit de décentraliser les routes nationales, à titre expérimental, aux Départements et aux Régions volontaires. Une majorité des Départements a exprimé un avis favorable au principe de ce transfert même si des réserves sont marquées quant aux modalités encore floues concernant les axes transférés et les modalités financières les accompagnant.

Les Départements réaffirment à cette occasion qu'ils sont véritablement le bon échelon pour exploiter le réseau routier structurant de nos territoires, en assurant la nécessaire proximité de l'utilisateur, tout en préservant la cohérence des itinéraires. Le Département conforte plus que jamais ses compétences de solidarité territoriale.



Directeur transports

Eric Lux, Directeur de la Mobilité de Grand Chambéry depuis 12 ans et nouvellement directeur de l'Urbanisme et du Développement local

On nous affuble depuis fort longtemps du nom de cette fonction qui aura évolué intégrant l'ensemble des dimensions modales de cette riche compétence. On parle aujourd'hui volontiers de Directeur de la ou des mobilité(s).

Mais on aurait aussi tout à fait pu nous qualifier d'« équilibriste » ! Et oui ... Contre toute attente, la mission de Directeur des transports appartient à la grande famille du spectacle vivant ; il s'agit en effet de jongler au quotidien avec des quilles qui pourraient nous échapper à tout moment... Nous devons composer de manière immédiate et en permanence pour trouver le plus juste équilibre possible entre :

- les attentes fort légitimes des voyageurs, qui n'auront eu de cesse de se renforcer et qui sont la raison d'être de notre fonction. C'est en premier lieu pour satisfaire un public de plus en plus large que les autorités organisatrices se sont structurées

- les choix et orientations des élus, sans l'ambition desquels nous ne serions sans doute que des gestionnaires alors que nos territoires et leurs habitants méritent et attendent tellement plus
- les objectifs des opérateurs du service public qui accompagnent les collectivités afin de rendre le meilleur service possible et qui concourent à l'amélioration continue de sa qualité

A ces injonctions « immédiates », peut - et doit - être mises en perspective une vision de l'aménagement du territoire qui prenne nativement en compte les sujets de mobilité dans leur ensemble. L'enjeu primal est de concevoir l'espace en se posant, dès l'origine des projets, la question des réseaux et pas uniquement les réseaux enfouis ! Les réseaux de transports et de mobilité sont donc bien des êtres vivants, mobiles et agiles. Ils doivent être repérés comme l'une des clés de l'évolution de la cité assurant le nécessaire lien social entre chacun de ses résidents.

C'est pourquoi, là où chacun joue sa partition pour assurer son numéro – a minima celui que l'on attend de lui –, le besoin de cohérence appelle un décloisonnement des compétences de l'action publique. De la planification territoriale jusqu'à la réalisation des opérations d'aménagement elles-mêmes, la question des mobilités doit être réfléchie, intégrée et sa prise en compte vérifiée. Il s'agit d'un élément devenu fondamental du cadre de vie des habitants mais aussi déterminant dans les choix d'emplacement, de composition voire d'usage des espaces publics, des équipements et des aménagements.

Il faut que la mobilité franchisse encore quelques étapes pour dépasser le rôle de simple « moyen » de couvrir un motif de déplacement pour atteindre celui d'« objectif » assigné dès le départ. Il convient de conditionner les modalités d'accès et d'usage du foncier et les autorisations de réaliser des opérations cohérentes à une pluralité de critères convergents, dont ceux de l'accessibilité au sens large font nécessairement partie.

A ce vœux d'évolution des mentalités s'associe le constat que celle-ci ne trouvera de réalité pérenne que dans la sanctuarisation de cette association de compétences et dans la réglementation en augmentant progressivement sa force obligatoire au stade de la planification, voire de la délivrance des autorisations d'occupation des sols. En cela, les PLUi-HD donnent une nouvelle tonalité à cet outil en décrivant ce que peut-être la réponse de l'urbanisme à la mobilité, mais en activant également les relations directes entre les différentes parties prenantes des projets en les animant dans un but commun.

Pour cela, mais pas uniquement, la richesse et les perspectives d'évolution du métier de Directeur des transports n'est plus à démontrer. La fonction aura eu

le temps – mais poursuivra assurément – de se structurer. Dans ce domaine, les apports du GART ont été essentiels : Il représente le balancier qui nous évite la chute lorsqu'il nous faut traverser le câble du funambule !

Les qualités d'un directeur qui serait le « monsieur loyal » du spectacle territorial se résument difficilement dans une fiche de poste mais doivent au moins permettre de :

- développer une capacité d'écoute, une ouverture aux autres et donc être l'artisan de la conciliation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'usage pour assurer la bonne couture des territoires
- détecter et être ouvert à l'innovation pour proposer « le coup d'avance » des politiques publiques dont nos territoires ont besoin
- savoir se remettre en question en permanence, se méfier de ses certitudes et réinterroger constamment les projets pour vérifier que toutes les composantes de l'action publique ont été prises en comptes dès l'origine des projets pour en valider la cohérence et la pertinence

Dans cet esprit d'intégration des compétences, la poursuite du parcours en direction de l'urbanisme et l'aménagement du territoire est logique. Je sais que nous continuerons à filer ensemble la métaphore et regarder les politiques publiques avec un œil renouvelé. Je salue très sincèrement le rôle et l'accompagnement que le GART aura su impulser auprès de ses adhérents : Bon anniversaire !



Directrice transports

Sophie Rodolphe, Directrice du Service Déplacements et Transports de Rodez Agglomération

Être directrice d'un service Déplacements et Transports dans une Communauté d'Agglomération de la taille de celle de Rodez agglomération (56 000 habitants) est un travail passionnant où la polyvalence est de mise.

Il faut développer de nouveaux projets tout en gérant le quotidien dans un contexte réglementaire en constante évolution.

Ces vingt dernières années ont été marquées par l'élaboration d'un schéma d'agglomération des circulations douces en 2002 ainsi qu'un Plan Global de Déplacement en 2005 avec l'appui de bureaux d'études, suivi de la refonte des transports scolaires en lien avec la mise en service d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de la gare SNCF en 2006. Une étape majeure fut la restructuration du réseau de transport urbain, mise en œuvre en 2012, dont l'attractivité aussi bien en termes d'offre que de tarif et d'image a permis de doubler la fréquentation. Parallèlement, un travail a été mené sur la mise en accessibilité des services du réseau urbain, qui a conduit à l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en 2011 et d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP) en 2016, et à leur mise en œuvre.

Autant de projets qui contribuent à améliorer la mobilité des habitants.

Le service est composé de trois personnes dont le rôle est également d'assurer le suivi régulier de différents dossiers, tels que le Versement Mobilité (VM) auquel sont assujetties les entreprises ou administrations de plus de 11 employés, la mise en accessibilité des arrêts de bus et l'entretien des mobiliers nécessaires à l'information des usagers, la Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du réseau Agglobus. Il est aussi nécessaire de travailler en lien avec les différents gestionnaires de voirie afin de définir les projets d'aménagement ou de rénovation et d'y intégrer les impacts sur les transports, à terme mais également durant la phase de travaux.

La transversalité de la thématique mobilité nous conduit également à participer, en lien avec les autres services de la collectivité et les Communes membres, à l'élaboration de documents stratégiques tels que le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), le Plan Local de l'Habitat (PLH), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), etc.

Afin de mener à bien l'ensemble de ces réflexions, il est important que les directeurs de service mobilité puissent compter sur l'appui de réseaux tel que celui du GART. Particulièrement dans les périodes comme celles que nous venons de vivre (et qui perdure), durant laquelle il a fallu gérer la parution de la Loi d'Orientation des Mobilités en décembre 2019 et ses impacts sur nos services et nos collectivités, ainsi que la crise sanitaire qui a porté un coup dur au transport public de voyageurs. Le GART apporte un appui technique qui permet de faciliter le travail des directeurs en charge des transports par une veille et une analyse des évolutions législatives et réglementaires que nous pourrions difficilement assurer seuls au vu des moyens humains dont nous disposons. Le GART permet également une mise en réseau qui facilite les

échanges entre Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur des problématiques communes.

L'avantage (qui peut parfois être un inconvénient quand la charge de travail est trop forte) d'être à la direction d'un service transport dans une collectivité de taille moyenne est que nous menons les projets de l'élaboration à la mise en œuvre, en lien direct avec les usagers et les élus. Ces différents projets, destinés à l'ensemble de la population ont une répercussion concrète sur le territoire.

C'est une fierté de travailler au développement de services publics.



Données digitales

Nelly Chanaud, Directrice Commerciale AGILTECH

D'où vient cette « Donnée » ou Data qui devient plus mobile et plus intelligente ?

Une donnée est « une information numérique ou alphanumérique, codée, lisible par la seule machine, en vue de son enregistrement, traitement, conservation et communication... ».

Déjà au XIX^e siècle, le 1^{er} métier à tisser automatique est créé avec pour utilisation, des cartes perforées représentant le code binaire, permettant de déterminer le passage de fils dans la réalisation du motif de tissu. Cette machine programmable s'est inscrite dans la 2^e révolution industrielle.

Depuis des décennies, des mathématiciens et physiciens : de Gottfried Wilhelm Leibniz (1666) qui parle de langage universel à Georges Boole (1854), John Atanasoff (1939) et Claude Shannon (1948) poursuivent le développement de cette norme structurante nommée langage binaire. Il en découle une théorie qui prône l'information sous forme de données quantifiables, palpables et reproductibles.

Jusqu'aux années 60, l'organisation des données dans les entreprises se faisait sous forme de fichier. Ce processus de contrôle de données en différé a ses limites (augmentation de délais dans leurs traitements, risque d'erreurs par leur grande redondance).

Dès les années 80 apparaissent les systèmes de gestion de base de données (SGBD) : des systèmes de réseaux et hiérarchisés aux systèmes relationnels en évoluant jusqu'aux systèmes orientés « objet » dit de 3^e génération.

Ces nouvelles technologies permettent l'uniformisation de la saisie et la standardisation des traitements, le contrôle immédiat de la validation des données, le partage des données entre plusieurs traitements impliquant la diminution de cette redondance des données.

Au XX^e siècle, tout comme la machine de Turing permettant de lire l'information fondée d'algorithmes plus performants, les premiers ordinateurs prennent jour pour automatiser le traitement de ces données numériques et prévoir leur stockage.

Ces 3 piliers : données, stockage, algorithmes formeront les fondations d'une nouvelle ère permettant le stockage, le traitement et la transmission d'informations toujours plus volumineuses. La révolution digitale est née.

XXI^e siècle : De la Data... au BIG Data vers la SMART Data au cœur de la transition digitale des entreprises de la Mobilité ?

Dès 2004, la société Agiltech est créée suite aux besoins d'exploitations en temps réel de données provenant de véhicules en mouvement. L'expertise et la qualité du produit grâce à ces prouesses technologiques, permettront de toujours mieux comprendre et d'analyser les données du terrain, des véhicules vers des outils d'optimisation de l'exploitation.

L'entreprise inscrira son empreinte digitale dans le monde de la Mobilité (Santé, Gendarmerie, Transport de personnes, Maritime, Agriculture...) Celle-ci proposera toujours plus de données depuis et vers les véhicules pour créer des Solutions intelligentes et numériques de Mobilité en Temps réel (Saas).

En même temps, la Data Science, véritable centre d'innovations, de recherches et d'échanges de la donnée émerge : la capacité à extraire des informations pertinentes à partir de données brutes sera à part entière un nouveau métier, celui de l'ingénierie de la data.

La Data Science devient un élément incontournable dans le domaine du transport et un des piliers de la croissance mondiale.

Ainsi, Agiltech est devenue pionnière dans la smart data en structurant dans cette masse d'informations les données pertinentes et décisives pour l'exploitant.

Accompagner les sociétés de transport dans leurs transformations digitales en proposant des outils d'aide à l'exploitation, billettiques modernes, informations voyageurs... est un vrai défi :

Car le recueil exponentiel de données (méga giga, téra, pétaoctets, zettaoctets...) oblige à créer des supercalculateurs capables de traiter et stocker en Data Center cette affluence de données. Ainsi s'imposent les technologies du Cloud Computing dite solution « d'informatique en nuage » qui ont permis de répondre aux problématiques de stockage, d'analyse, d'accessibilité de l'information numérique de ces mégadonnées.

Cette explosion des volumes de données dit « Big data » est liée aussi à l'essor de l'Internet des objets (Iot) et de l'utilisation du « smartphone » par l'utilisateur qui le propulse au cœur de cette culture numérique avec le respect de ses données personnelles.

Quels sont les impacts de la Transformation digitale dans le domaine du Transport?

Dans le domaine du Transport, des solutions innovantes et performantes Software et Industrial Iot et matériel (calculateurs de dernière génération) comme ceux d'Agiltech évoluent sans cesse pour permettre à nos partenaires de tirer parti de cette Transformation digitale ou numérique et de satisfaire les clients.

Dans le logiciel métier Agiltrack, les données de différentes sources sont traitées, agrégées, transformées et stockées pour qu'elles soient exploitables pour les différents acteurs : usager de service, exploitant et AOT.

Une maîtrise des flux de données fiables et complètes améliore les services en temps réel, optimise et facilite les prises de décisions :

- Pour l'utilisateur : le système « Information voyageur » rend les informations intuitives, le système Wifi embarqué permet d'être connecté au réseau mobile, celui de paiement en ligne permet d'acheter son ticket, les bornes de valider son ticket...
- Pour les AOT : les systèmes SAEIV, comptage, billettiques améliorent la connaissance des usagers et de l'exploitation, jaugent l'activité d'un réseau, d'une Région et permettent d'optimiser leurs actions marketing et performances commerciales, aident à responsabiliser les chauffeurs ou intégrer des données pour des prévisions.
- Pour les exploitants : aide à récupérer des données légales, de remontées techniques des véhicules, d'effectuer des analyses statistiques, des rapports d'activité, de bénéficier d'historiques des visites clients...

À l'aide de tous ces outils Web et analytiques, les acteurs du transport bénéficient de ces collectes de données (qualitatives, quantitatives ou auxiliaires) issues du terrain et d'autres sources pertinentes, selon leurs projets et peuvent offrir aux voyageurs un service intuitif, accessible à tous.

La Digitalisation dans le Transport (collectif et privé) favorise donc l'ouverture des données (plateforme d'échanges/Maas), la croissance de la productivité de l'exploitation, d'une collectivité ou d'un territoire, rend possible une mobilité rationnelle, douce, partagée et avantageuse financièrement au bénéfice de tous. Ce concept de la « consommation collaboratrice » implique des impacts écologiques.

Vie privée et digitalisation ?

Avec la digitalisation, les questions de confidentialité et de sécurité entourant la collecte des données privées s'intensifient et des règles sont mises. Le règlement de la Commission européenne pour la protection des données personnelles (RGPD) a vu le jour en 2016. Il donne le droit à tous européens d'accéder, de modifier et de transférer leurs données personnelles.

La Transformation digitale entraîne une transformation sociétale inéluctable dans un monde ultra-connecté.

Aussi, François Képès, spécialiste et membre de l'Académie des Technologies, pense que d'ici 2040, les données numériques exploseront, les technologies actuelles auront dépassé leurs limites et que les recherches pourront s'orienter pourquoi pas vers la conservation d'informations grâce à l'ADN ?

Quoi qu'il en soit, Agiltech sera là pour vous accompagner, car c'est déjà dans son ADN.



Durable

Frank Burbage¹, Agrégé et docteur en philosophie

Penser et vouloir des « mobilités durables », c'est considérer qu'il est souhaitable et urgent de diminuer l'impact ravageur que les déplacements contemporains de personnes ou de marchandises font subir à des environnements et à des formes de vie de plus en plus fragilisés – et cela à l'échelle de la planète toute entière.

On pense alors volontiers à des circulations réputées douces (la marche à pied, la bicyclette, la marine à voile, etc...), à des usages plus raisonnables de la voiture ou du camion, aux moindres pollutions induites par le transport ferroviaire ou par le transport maritime, à une aviation moins dispendieuse et dont l'essor serait enfin tempéré.

On pense aussi, d'une manière plus onirique et que la science-fiction nous aide à figurer, à des dispositifs, à des machines ou même à des corps – nos corps techniquement augmentés – capables de déplacements d'autant plus économes qu'une grande partie d'entre eux pourraient devenir virtuels. On voyagerait sans sortir de chez soi, dans des machines connectées à toutes les parties du monde. Le célèbre baron de Münchhausen n'a besoin que de tirer sur ses lacets de bottes pour s'élever dans les airs et se déplacer à l'envi : mobilité à l'évidence très... durable, et qui préfigure peut-être, en rêve, le système de nos déplacements à venir.

Le défi technologique est de taille : comment se déplacer sans user et abuser des éléments carbonés ? de quelles énergies disposer, qui constitueraient la base physique d'une mobilité respectueuse des hommes comme de l'ensemble des vivants et des milieux de vie qui les abritent ? Comment transformer les voies et les modes actuels de circulation et d'échange ?

Mais la mobilité durable est aussi une question de justice. La Déclaration universelle des droits de l'homme du 10 décembre 1948 stipule que « toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat (article 13-1), et que « toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays » (article 13-2). La Déclaration affirme aussi

que « devant la persécution, toute personne a le droit de chercher asile et de bénéficier de l'asile en d'autres pays » (article 14-1). Cet horizon des droits fondamentaux importe à la compréhension de la mobilité durable, trop souvent restreinte aux simples questions technologiques.

Nombreux sont ceux en effet qui pour des raisons d'habitat ou de ressources sont privés non seulement des moyens concrets du déplacement et du voyage, mais de ce qui pourrait constituer une véritable culture de la mobilité. Et si les plus riches saccagent aujourd'hui l'atmosphère terrestre et le climat à force de déplacements incessants d'affaires ou de loisir, l'ensemble des classes laborieuses subissent des déplacements particulièrement contraints – pour rejoindre des centres urbains où il est trop coûteux d'habiter –, quand d'autres, en milieu rural notamment ou dans de petites villes, se trouvent exclus des grands axes de circulation comme de consommation ou de culture. Qu'en est-il dans ce contexte d'une mobilité soutenable et qui prenne un vrai sens de justice ? Cette question se pose a fortiori pour l'ensemble des migrants, volontaires ou contraints, auxquels l'hospitalité et l'asile sont si souvent refusés.

Que nos mobilités deviennent rapidement et avant qu'il ne soit trop tard, durables : cette intention vertueuse se nourrit à l'évidence des réflexions et même des embarras que suscite, depuis son émergence dans les années 1980, l'idée de développement durable. Or rien n'est simple lorsqu'il s'agit d'ajuster le dynamisme de l'économie de marché à la préservation des environnements et aux principes de la justice sociale. Et l'idée de développement durable est marquée, non seulement dans sa mise en œuvre concrète, mais dans sa définition même, par une profonde équivoque. Soit en effet le développement durable correspond à la recherche de ce qui pourra constituer une alternative globale aux modes de vie et aux manières actuelles de produire et de consommer, jugés bien trop destructeurs et, à moyen et même à court terme, intenable pour des habitats devenus très fragiles – il faut alors redéfinir cela même qu'on appelle « économie » ou « commerce », et substituer à la maximisation actuelle des profits le souci des biens communs – la libre circulation en faisant évidemment partie. Soit le développement durable se réduit, sans aucun changement de fond, à une série d'aménagements sectoriels qu'on tient pour suffisants et sur lesquels on compte pour que la course industrielle et financière qui emporte aujourd'hui l'ensemble du monde puisse se poursuivre, indéfiniment. On considère alors qu'il n'existe aucune véritable alternative aux manières actuelles de produire et de consommer : les tendances lourdes issues de la révolution industrielle et de la domination de l'économie de marché continuent d'imposer leur loi, y compris à ces mobilités nouvelles que l'on voudrait durables.

Autant dire que dans l'ordre théorique comme dans l'ordre pratique, le champ des mobilités durables est loin d'être stabilisé. La question n'est pas seulement ici scientifique et technique, elle est aussi politique. Il s'agit bien sûr de savoir comment faire émerger des mobilités plus respectueuses des droits humains et des environnements – y compris naturels – qui leur sont associés. Il s'agit aussi de savoir pour quoi – relativement à quels principes et à quels objectifs – on veut ces mobilités durables. Quels sont les objectifs que l'on se donne, collectivement parlant, et quels sont les pouvoirs qui sont susceptibles de les mettre en œuvre, au plan national comme au plan international.

Deux difficultés jouent déjà et vont jouer dans les années à venir un rôle majeur :

- Si la Terre est aujourd'hui malmenée, au point que de très nombreuses formes de vie s'y trouvent compromises, c'est par l'exploitation illimitée de ce qu'on tient pour un simple stock de ressources naturelles, dont les plus puissants se sont faits et continuent à se faire propriétaires. On use de ces ressources sans aucun ménagement de long ou même de moyen terme, sans hésiter à affaiblir les règles et les normes de protection. Sur la base de quelles ressources, et de quel ménagement des ressources, va-t-on concevoir et mettre en œuvre des mobilités durables ? Soit par exemple la question des véhicules nouveaux : leur production pourra-t-elle échapper à une guerre des métaux rares qui, sans véritable régulation, détruit des espaces terrestres et maritimes par ailleurs très précieux ?
- Si les mobilités durables sont aujourd'hui compromises – ou réduites à des aménagements sectoriels, c'est aussi parce que la question des biens communs, autrement dit, celle de la libre circulation des personnes comprise comme bien commun, est reléguée au second plan : soit par des gouvernements autoritaires ou même dictatoriaux qui monopolisent les espaces, durcissent les frontières extérieures comme intérieures, et détruisent les libertés de circulation ; soit par le simple jeu d'un marché du transport qui exclut les plus démunis d'une mobilité qui, de fait, ne leur est pas accessible. A ce niveau là aussi, on comprend que les questions techniques s'articulent à des questions proprement politiques : qui a ou aura droit à ces mobilités durables ? sur la base de quels dispositifs d'accès ou même de soutien – ressource peut-être inédite de discrimination positive, condition d'une véritable éga-mobilité ?

Ces questions d'intérêt ou de principes ne sont pas étrangères à des interrogations plus profondes, relatives à l'idée que nous nous faisons, individuellement et collectivement, d'une vie bonne. On se demande en effet quels déplacements, quels voyages, quels changements de position ou de situation, mais

aussi quelles manières de ralentissement, voire d'immobilité, sont effectivement requis pour que nous puissions jouir d'une vie heureuse. Que la mobilité durable soit aussi une mobilité soutenable, qui ait le sens de la justice : cela signifie que personne ne doit être privé de la liberté de circuler ; cela signifie aussi que la mobilité peut et doit rester une liberté choisie, correspondant à des formes de vie véritablement appropriées, et non imposées.

¹ Auteur de *Philosophie du développement durable*, PUF, 2013.



Energie

Sophie Mourlon, Directrice de l'Énergie à la Direction Générale de l'Énergie et du Climat

D'un point de vue économique et écologique, l'énergie est obtenue à partir d'une ressource naturelle pour être consommée par la société pour divers usages économiques (industrie, agriculture) et domestiques (transport, bâtiment). Les principales sources énergétiques primaires sont les énergies fossiles (charbon, gaz naturel, pétrole), l'énergie nucléaire et les énergies renouvelables (énergie hydraulique, énergie éolienne, énergie solaire, biomasse, géothermie, etc.). L'exploitation de ces ressources est suivie par leur transformation éventuelle en énergie secondaire : production de produits pétroliers par raffinage, production d'électricité et de chaleur. Cette énergie peut ensuite être stockée puis transportée, avant d'être distribuée au consommateur final.

Historiquement, la croissance économique s'est accompagnée d'une croissance de la consommation d'énergie. La prise de conscience des effets du réchauffement climatique a conduit depuis plusieurs années à un débat mondial sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et à des actions pour leur réduction. Pour limiter l'impact qu'aura le réchauffement climatique sur nos sociétés, les pays du monde se sont donc engagés, par l'accord de Paris, à réduire drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, dont environ 70% résulte de notre consommation d'énergies fossiles.

En France, la loi énergie-climat de novembre 2019 a fixé l'objectif d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), adoptée en avril 2020, décrit la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre à cet horizon. Pour y parvenir, la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), également adoptée en avril 2020, fixe les priorités d'action de la politique énergétique française pour la période 2019-2028, avec deux grands leviers identifiés :

- la réduction de notre consommation d'énergie dans tous les secteurs (bâtiment, transports, industrie, agriculture), qui passera à la fois par le développement de technologies sobres en énergie, mais aussi par la modification des comportements de tous les acteurs économiques, car notre consommation finale d'énergie devra baisser de moitié d'ici 2050.
- la diversification et la décarbonation de notre mix énergétique, en favorisant davantage les énergies renouvelables qui servent à produire de la chaleur, de l'électricité ou des carburants.

Le secteur des transports et des mobilités, qui représente plus de 30% de la consommation énergétique finale, joue ainsi un rôle important dans l'atteinte de ces objectifs. Au-delà des modifications de comportement (adaptation des mobilités actives, covoiturage, etc.), de nouvelles technologies vont devoir être massivement déployées, comme les véhicules électriques ou à hydrogène et le développement des biocarburants et du bio-Gaz Naturel Véhicule (bio-GNV).

Pour accélérer le développement des véhicules électriques, dans le contexte de la fin de vente des véhicules particuliers utilisant des énergies fossiles en 2040 inscrit dans la loi d'orientations des mobilités, la PPE fixe un objectif de 4.8 millions de véhicules électriques ou hydrides rechargeables – soit 16.5% du parc roulant – en 2028. Ce déploiement nécessite un réseau d'infrastructures de recharge dense et avec des caractéristiques de puissance adapté aux usages. En complément de la recharge à domicile ou chez l'employeur, nombre de points de recharge publiques s'accélèrent fortement ces derniers mois en vue d'atteindre l'objectif des 100 000 points de charge ouverts au public d'ici fin 2021. Les autorités organisatrices de mobilité ont un rôle principal dans la coordination et le déploiement des infrastructures, notamment via la possibilité d'établir des schémas directeurs.

La stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné, annoncée en septembre 2020, a inscrit dans ses trois priorités le développement d'une mobilité lourde à l'hydrogène décarboné. Particulièrement adaptées aux véhicules lourds, les technologies de l'hydrogène offrent une capacité

de stockage complémentaire à celle des batteries électriques. L'hydrogène répond aux besoins de fortes puissances motrices ou aux besoins de longue autonomie, notamment pour le transport collectif de personnes et le transport de marchandises.

Les biocarburants et le biogaz sont considérés comme des énergies renouvelables et dont la combustion n'émet pas de CO₂, puisque le carbone a été capté dans l'atmosphère pendant la croissance de la biomasse, à condition de respecter des critères dits « de durabilité » portant notamment sur les modes de production des matières organiques qui permettent de les obtenir. En France, les biocarburants conventionnels (produits à partir de matière première alimentaire) représentent 7% de l'énergie présente dans les carburants, soit le niveau maximal permis par la réglementation européenne. L'augmentation de la part de biocarburants, telle que prévue par la PPE, se fera donc par le développement des biocarburants de seconde génération dits « avancés », produits à partir de déchets et résidus et définis dans la directive européenne « RED2 », matières qui n'entrent donc pas en concurrence avec la production destinée à l'alimentation.

Le bioGNV est quant à lui une solution pertinente pour la décarbonation des transports, en particulier sur les segments où l'électrification directe est moins évidente (transports lourds longue distance et maritime notamment). En 2020, la consommation de bioGNV s'est établie à 2,5 TWh, alors que la SNBC en prévoit près de 48 TWh par an en 2050. La PPE prévoit également l'installation de 330 à 840 stations GVN en 2028. Avec environ 270 stations prévues fin 2021, nous sommes sur la bonne trajectoire.

L'objectif de la SNBC est d'arriver à une décarbonation complète du secteur des transports – à l'exception à ce stade du transport aérien domestique – en 2050.



Entropie et mobilité

Guy Le Bras, Directeur général du GART

Les travaux du physicien Ludwig Boltzmann sur la formulation statistique du principe d'entropie, rapprochés de ceux du mathématicien Claude Shannon, montrent une relation inverse entre l'entropie d'un système, c'est-à-dire son niveau de désordre, et la quantité d'information qu'il contient. Plus l'entropie est élevée, moins la connaissance de l'état d'une de ses parties apporte d'information sur l'état global du système lui-même. À *contrario*, plus le système est structuré et donc d'entropie faible, plus la connaissance de l'état d'un de ses composants apporte d'information. Le prix Nobel de chimie, Ilya Prigogine, a déduit de cette relation « entropie-quantité d'information » que la circulation de l'information dans un système ouvert produit de l'entropie négative, de la « néguentropie ».

Soumis au chaos entropique, le système voulant limiter sa course vers un collapsus inévitable se structure de façon de plus en plus complexe et génère des échanges d'information de plus en plus intenses. Ainsi en va-t-il de la mobilité, qu'elle soit réelle ou virtuelle : Elle est la circulation sanguine de notre précieux « corps » terrestre, une circulation vitale pour équilibrer les niveaux d'information de chacune de ses parties et ainsi diminuer la vitesse de notre course vers le désordre maximal. Notre monde constitue ainsi ce que Prigogine appelle une « structure dissipative ouverte ». Elle peut survivre loin de l'état d'entropie maximale tant qu'elle peut échanger avec son environnement. Le développement de la mobilité durable et la lutte contre l'augmentation de l'effet de serre sont donc autant d'enjeux cruciaux pour notre développement et notre survie.

E

Environnement

Marie Chéron, Responsable Mobilité à la Fondation Nicolas Hulot et membre du Conseil scientifique du GART

Mobilité – Environnement : deux mots qui aujourd’hui s’entrechoquent, s’opposent, se défient même et qu’il est impératif de concilier. C’est la condition pour garantir notre mobilité et pour préserver notre environnement. Ces deux exigences sont à porter haut et fort, elles doivent se traduire concrètement dans les politiques territoriales de mobilité.

La mobilité est au cœur de nos modes de vie et nous ne saurions la contraindre ni en limiter la possibilité. Pourtant, ces déplacements, en premier lieu les déplacements motorisés, ont un impact sur l’environnement qui s’est considérablement accru ces dernières décennies : émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des transports motorisés, empreinte des infrastructures routières... En jeu : l’air que nous respirons et le climat qui garantit nos conditions de vie sur Terre.

Parlons climat tout d’abord, car le défi climatique nous donne la mesure de l’ampleur de la transformation à mener en termes de mobilité. Le trafic de voitures particulières, utilisées par 70% des habitants de l’Hexagone au quotidien, représente 16% des émissions de gaz à effet de serre. Ces émissions ne baissent pas, alors même que le compte à rebours climatique nous impose de réduire drastiquement nos émissions, et ce au plus vite.

Assurément le virage vers l’électrique est engagé, et avec lui une perspective de baisse certaine des émissions de gaz à effet de serre – une division par 2 voire 3 des émissions de chaque véhicule sur l’ensemble de son cycle de vie. Mais ça ne suffira pas. Loin de là.

Parlons pollution de l’air ensuite, pour mesurer l’urgence de la situation. Le trafic de véhicules particuliers est une des principales sources de polluants atmosphériques (NOx et particules fines), notamment dans les zones denses. Les citoyens, les plus jeunes en particulier, voient leur espérance de vie en bonne santé affaiblie par la pollution chronique. Et ce, malgré le fait que les alertes sur les effets de cette pollution soient connus et reconnus depuis au moins une décennie.

Pour réduire la pollution le plus rapidement possible et se mettre sur une trajectoire de décarbonation complète des transports, c’est bien d’une transformation profonde de nos modes et habitudes de déplacement dont on a besoin. Cette transformation cible de manière directe et visible la voiture, parce que c’est le mode de déplacement qui a pris le plus d’ampleur dans nos sociétés et qui répond aujourd’hui à la majorité des besoins, y compris en zone dense où il est pourtant le moins utile. Il s’agit pour les constructeurs, en plus d’accélérer le passage à l’électrique, de produire des voitures plus efficaces et plus légères, adaptées aux besoins réels.

Mais pour les collectivités locales et les opérateurs de transports le défi est au moins aussi immense : il s’agit de proposer des services de partage et de covoiturage et de mettre en place les alternatives : les cheminements piétons, le réseau cyclable et les services dédiés, les transports collectifs et les nouveaux services partagés, à la demande, sans parler des conditions de l’intermodalité... Les aspirations des citoyens en la matière sont très fortes.

Si la voiture ne disparaîtra pas, les transports collectifs et les modes actifs ont donc un rôle de premier plan à jouer pour relayer la voiture solo partout elle s’est aventurée et où aujourd’hui elle est le moins utile et pertinente : déplacements de proximité en premier lieu, mais également trajets pendulaires domicile-travail. Le périmètre de pertinence de ces modes actifs et collectifs s’étend pour pouvoir répondre aux besoins divers. Ils sont d’ailleurs un maillon essentiel des politiques de cohésion sociale et de proximité.

La mise en place, de manière concertée, de zones à faibles émissions dans les agglomérations propose un cadre concret pour cette transformation. Mais alors s’y exprime de manière criante une question sociale et économique majeure, qui se pose dans tous les cas : c’est celle de la capacité de chacun à pouvoir s’adapter à ces changements et à y trouver des bénéfices. Quel est le risque de voir se restreindre la possibilité de se déplacer pour les populations et notamment les plus précaires, celles qui dépendent d’un véhicule trop ancien par exemple ? Si les citoyens sont les premiers concernés par les nouvelles solutions de mobilité, qu’ils ont souvent le choix, et ce à moindre coût, les personnes qui sont plus éloignées des centres urbains, et donc des services et des activités économiques doivent pouvoir conserver leur mobilité, y compris lorsque les offres sont plus limitées. Une part trop conséquente, 55%, de la population dit ne pas avoir le choix de son mode de déplacement. Ici, comme dans bien d’autres cas, le changement doit être accompagné, soutenu financièrement mais également via une information précise, régulière.

La concertation a donc un rôle privilégié dans ces démarches, notamment pour identifier les besoins précis de mobilité, évaluer la réalité des contraintes qui pèsent sur les trajets, et proposer des solutions adaptées, misant sur d'autres modes ou sur l'intermodalité.

Les modes actifs et collectifs apportent aujourd'hui de nouvelles capacités de choix, de nouvelles libertés, qui vont transformer la mobilité dans les années à venir, parce qu'ils sont peu polluants, très peu émetteurs de gaz à effet de serre, moins coûteux que les modes motorisés, compatibles avec les zones denses, meilleurs pour la santé, moins bruyant... Les bénéfices attendus de cette transformation sont multiples pour l'environnement et donc pour la santé et le bien-être de tous.



Europe Nom propre, féminin

Karima Delli, Présidente de la Commission du Transport et du Tourisme au Parlement européen

Plus qu'un continent, elle a toujours été dans cet espace à la fois symbolique géographique qui engendre ses propres mythes. Le mythe européen commence avec l'histoire d'une jeune femme, une princesse Tyrienne qui embarque un jour sur le dos d'un magnifique taureau l'emportant vers l'ouest. Nous n'en sommes qu'au début et c'est déjà une histoire de déplacement, de course qui allait entraîner dans son sillage plus de 500 000 millions d'habitants.

Bien sûr en tant que Présidente de la commission des transports au parlement européen, cette dimension de déplacement et de mobilité est au cœur de mon mandat comme elle est au cœur des missions de l'Europe. C'est parce qu'il ne faut pas oublier que c'est sur les routes que l'Europe s'est créée. L'Europe c'est une terre battue à la semelle par les armées de Rome, unie un temps sous les sabots des humanistes pour être de trop nombreuses fois défaite dans les guerres qui creusent des tranchées ou bâtissent des murs. C'est contre ses murs et ces tranchées que l'Europe s'est construite. Nous avons fait de nos cicatrices des ponts entre les peuples et transformé nos frontières en forums.

Avec l'avènement de l'Union européenne, c'était la première fois que la carte n'était plus un instrument de conquête mais un projet fraternel. Aujourd'hui c'est sur cette carte qu'il nous faut de nouveau travailler car les défis qui nous attendent n'ont plus de frontières. Réchauffement climatique, pandémie mondiale. En un mot le transport est devenu à la fois pierre angulaire et pierre d'achoppement de l'Europe. L'essentiel du salut est donc de réinventer un continent sur lequel vivre et se mouvoir en bonne intelligence.

Pour ce faire, la mobilité des Européens doit être au centre de nos priorités. Parce qu'elle est à la fois condition de la compréhension et des échanges mais aussi parce qu'elle est un facteur de pollution et de destruction de notre environnement. En effet, les émissions du secteur des transports constituent en 2019 22,3 % des émissions totales (contre 14,4 % en 1990). Ce niveau croissant est largement dû au transport routier, qui représente 98,3 % du total des émissions pour ce secteur en 2019. Il est donc temps que l'Europe révolutionne notre manière de nous déplacer.

C'est pour cela que nous avons besoin d'une Europe à la fois stable dans ses institutions et mobile dans ses politiques. A l'heure où la pandémie empêche et suspend nos voyages, je prends le parti d'une Europe capable de redessiner une carte des déplacements durables. Une Europe qui rassemble et refonde les communautés sur la base de la transition écologique. Il ne suffit pas de le dire, c'est un ordre qu'il faut faire sortir de nos sociétés, un ordre plus puissant que la somme des intérêts privés et plus vaste que nos États.

J'ai conscience que rien n'est facile quand il s'agit de peuples et de frontières, mais l'Europe nous a enseigné l'art de la gouvernance collective, de la diversité pour habiter un monde de plus en plus complexe. Ne nous décourageons pas et mobilisons-nous pour concevoir des politiques qui relient les hommes tout en protégeant la nature. Après tout, comme le disait le poète, l'avenir est un char tiré par les tigres. Et ma foi, un char tiré par des tigres c'est déjà un moyen de transport écologique...



Ferroviaire

Jean-Pierre Farandou, Président-Directeur général de la SNCF

Après avoir façonné depuis deux siècles le paysage de la mobilité en France et en Europe, le ferroviaire a tous les atouts pour s'inscrire comme le mode de transport de demain.

A l'heure du double défi climatique et de la lutte contre les fractures sociales et territoriales, le ferroviaire est la meilleure solution pour répondre à l'ambition de proposer une mobilité durable pour tous. Pour être au rendez-vous de ce défi, le train doit faire vivre sa double promesse : l'écologie et l'accessibilité. C'est le combat que mène la SNCF aux côtés des autorités organisatrices.

Le premier pilier du ferroviaire, c'est en effet naturellement l'écologie. Le train est la réponse par excellence à l'indispensable transition écologique de notre société. Alors que les transports représentent un tiers de nos émissions de CO₂, le ferroviaire ne pèse que pour 10% d'entre elles. 50 fois moins émetteur que la voiture individuelle, 80 fois moins que l'avion, le train permet de concilier besoin de mobilité – au quotidien comme sur de longues distances – avec préservation de la planète. Notre première mission est de mieux faire connaître cette vertu écologique du ferroviaire, pour attirer de nouveaux voyageurs, de plus en plus soucieux de l'impact environnemental de leurs choix individuels. Nous y travaillons avec nos clients les autorités organisatrices pour nos trains régionaux. Nous avons aussi décidé d'en faire un argument commercial de premier plan pour les clients de nos trains TGV et Intercités, en les aidant à faire le bon choix. C'est le sens de l'éco-comparateur de mobilité que nous avons lancé sur Oui.sncf pour permettre à chacun de choisir le mode le plus propre pour son trajet. Mais nous voulons aussi à continuer à nous améliorer. Si nos TGV, Intercités et Transilien en Ile-de-France bénéficient d'un réseau électrifié et donc à bas carbone, beaucoup de lignes empruntées par nos TER ne le sont pas, si bien qu'un quart du parc de train TER roule encore au diesel. Notre objectif est d'en sortir en moins de dix ans. Nous y travaillons main dans la main avec chaque région, et investissons dans toutes les directions, pour proposer un panel de solutions adaptées à la diversité des besoins : TER

hybrides, à batteries, à hydrogène, ou encore au biocarburant. Des expérimentations sont déjà en cours et certaines de ces technologies entrent en service. L'innovation et la transition énergétique nous offrent l'occasion de rendre avec agilité le train toujours plus propre sans avoir à dépendre de l'électrification des lignes, forcément coûteuse.

Le second pilier du ferroviaire, c'est le combat pour l'accessibilité. Rendre le train toujours plus accessible pour qu'il bénéficie au plus grand nombre, telle est l'autre mission que nous nous sommes fixée.

Cela passe d'abord par proposer des offres de train qui répondent aux attentes des voyageurs, que ce soit en termes de services ou d'horaires. Nous y œuvrons au quotidien avec chacune des régions. La crise sanitaire a renforcé notre capacité à travailler ensemble et à proposer un plan de transport qui s'adapte en permanence à la demande. Nous devons aussi imaginer de nouvelles offres en réponse à l'évolution des comportements : moins besoin d'illimité et davantage envie de sur-mesure, des choix de déplacement de plus en plus en dernière minute... Avec plusieurs régions, nous avons ainsi su proposer des abonnements TER télétravail, comme nous l'avons lancé avec la région Sud dès 2020, mieux adaptés aux nouveaux rythmes de vie. C'est aussi le cas pour nos trains longues distances, où nous lançons un abonnement similaire. L'accessibilité est aussi bien sûr un défi tarifaire. C'est le combat que toutes les autorités organisatrices régionales, en particulier pour attirer les jeunes vers le train, à l'image des initiatives de la région Occitanie que nous accompagnons avec l'expérimentation inédite d'un compte mobilité « + = 0 » où plus le jeune voyageur prend souvent le train moins il paie.

Nous avons aussi décidé de nous y atteler pour la grande vitesse. Alors que les prix baissent depuis plusieurs années, la perception de cherté restait tenace. C'est injuste mais il nous fallait regarder cette réalité en face pour préserver l'attractivité du ferroviaire. Après avoir déployé avec succès OUIGO, dont près d'un client sur quatre n'aurait pas pris le train si cette offre n'existait pas, nous venons d'engager une nouvelle rupture avec l'instauration de prix plafonnés sur nos TGV Inoui et trains Intercités, y compris jusqu'à la dernière minute, à Noël comme pour les grands départs d'été. C'est la réponse la plus ambitieuse pour faire vivre la vocation populaire du mode ferroviaire. Enfin, l'accessibilité est celle de nos voyageurs à mobilité réduite. Le prochain TGV, le TGV M, est le premier à avoir intégré cette priorité dès la conception du train, qui sera donc le premier à offrir une autonomie complète.

Écologique et populaire, telles sont les raisons d'être du ferroviaire, telles sont nos raisons de croire en son avenir et d'agir au quotidien.

F

Financement

Franck Claeys, Délégué Adjoint de France urbaine

L'architecture financière des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) relève de la même logique que celle des collectivités territoriales en général, à savoir qu'elle repose sur la distinction comptable et budgétaire entre, d'une part, le fonctionnement (schématiquement, permettre le financement de l'exploitation du service) et, d'autre part, l'investissement (financer les nouveaux équipements et en assurer le renouvellement et l'entretien).

L'articulation entre fonctionnement et investissement s'opère au travers de l'autofinancement, lequel correspond à l'excédent dégagé entre recettes de fonctionnement et dépenses de fonctionnement. L'autofinancement concourt au financement de l'investissement ; et le vocabulaire financier distingue l'épargne brute (lorsqu'il s'agit tout à la fois de rembourser le capital de la dette et de financer les équipements) de l'épargne nette (pour qualifier le solde pouvant être consacré au seul financement de ces derniers).

La capacité d'autofinancement d'une AOM est au cœur du propos sur le financement. En effet, une bonne capacité d'autofinancement est cruciale pour circonscrire le recours à l'emprunt et donc éviter toute dérive d'endettement ; elle est essentielle pour disposer d'une pleine maîtrise de l'engagement de ses projets d'équipements et éviter qu'ils ne dépendent de subventions reçues et donc du bon vouloir de tiers. L'affaiblissement de la capacité d'autofinancement (en d'autres termes, un recul des indicateurs d'épargne brute et d'épargne nette) est souvent un signe annonciateur de difficultés financières à développer son réseau ou à renouveler sa flotte de véhicules.

L'optimisation de la capacité d'autofinancement peut, en théorie, être recherchée au travers d'une plus grande maîtrise des dépenses de fonctionnement, et notamment de personnel, dès lors que, dans le cas d'une exploitation en régie, celui-ci constitue le principal poste de charges. Elle peut également résulter d'une capacité à maximiser les recettes de fonctionnement. Ces dernières sont, schématiquement, au nombre de trois :

- Le versement mobilité (VM), qui est un impôt (payé par les personnes morales, administrations et entreprises) dédié au financement des AOM¹.
- Les recettes commerciales, dont, sauf cas particuliers de gratuité², l'essentiel provient des usagers, et qui correspondent également à des recettes complémentaires telles que les recettes publicitaires, le produit des amendes, ...
- La participation du budget général (alors que la réglementation impose aux services publics industriels et commerciaux d'être exclusivement financés par des recettes propres (fiscales et commerciales), les AOM constituent une exception dans la mesure où il est admis qu'elles puissent être partiellement financées par une « subvention d'équilibre du budget principal », c'est-à-dire par le contribuable local
- Le poids relatif de ces trois catégories de recettes de fonctionnement est très différent d'un réseau à un autre : du fait du tissu économique de l'agglomération (par exemple, sachant que le VM n'est pas acquitté en deçà de 11 salariés, les agglomérations où dominent les plus petites entreprises sont, toutes choses égales par ailleurs, défavorisées), ou encore du fait de choix politiques opérés en matière de tarification (déploiement plus ou moins important d'une tarification dite « sociale », voire mise en œuvre de la gratuité). La crise sanitaire de 2020-2021 a indiscutablement mis en turbulence les équilibres financiers des AOM. Sur l'exercice 2020, le produit du VM a reculé de plus de 5% et les recettes tarifaires ont été amputées de près de 30%. Si l'offre de service a pu, lors des périodes de confinement, être recalibrée en mode dégradé, la baisse des dépenses d'exploitation, autrement dit les économies réalisées ont été insuffisantes pour éviter un plongeon des indicateurs d'autofinancement : l'épargne brute a, en moyenne et pour les AOM non franciliennes, reculé de 39% et l'épargne nette a chuté de 72 %.

Paradoxalement, c'est dans ce contexte de stress financier des AOM, mais également de leurs collectivités de rattachement (ayant également eu à subir de conséquents reculs d'autofinancement de leurs budgets principaux), que le débat sur la gratuité a pris de l'ampleur lors des élections municipales de 2020 et régionales de 2021. Pour mémoire, en substance, et dès lors que la très grande majorité des AOM ne disposent pas de marges de manœuvre pour majorer le taux de VM, un scénario d'institution de la gratuité conduit à se priver des recettes tarifaires et conduit donc à les remplacer par des recettes apportées par le contribuable local, en redimensionnant à due concurrence la « subvention d'équilibre » apportée par le budget principal de la collectivité de rattachement de l'AOM.

Les facteurs de fragilité du système actuel de financement des AOM sont principalement de deux ordres. Tout d'abord, se pose la question de la

dynamique future du produit de VM. Si son élan devrait reprendre à l'issue de la crise sanitaire, éloignant ainsi le risque économique, à l'inverse ne peut être totalement écarté le risque politique découlant d'un hypothétique succès de la bataille actuellement menée par les contempteurs des impôts dits de production et dont le VM pourrait alors être une victime collatérale. De plus, ne peut être a priori exclu le scénario selon lequel les modifications structurelles de l'organisation du travail ne permettront pas de retrouver le niveau de fréquentation des réseaux connu avant crise. Si tel était le cas, ce serait le potentiel de recettes tarifaires qui serait durablement affecté. Dès lors, les AOM devraient faire non seulement une crise financière mais bel et bien à une remise en question de leur modèle économique.

Pour autant, fort heureusement, les perspectives tracées par les Cassandre sont rarement prédictives. On peut, par exemple, rappeler que dans une récente note en date du 29 mars 2021, l'agence de notation Moody's confirmait que le niveau de résilience financière des réseaux français demeurerait supérieur à celui de nombre de grandes agglomérations étrangères.

1 Voir article V comme Versement Mobilité page 207

2 Voir article T comme Tarification page 185



France

Louis Nègre, Président du GART

Lors de son investiture à l'Élysée le 17 mai 1995, le Président Jacques Chirac résumait sa vision de la France par cette formule « La France est un vieux pays, mais elle est aussi une Nation jeune, enthousiaste, prête à libérer le meilleur d'elle-même pour peu qu'on lui montre l'horizon, et non l'étroitesse de murs clos ».

Ce combat permanent entre conservatisme et modernité auquel se livre notre pays s'observe également lorsque l'on veut porter un regard objectif sur la « spécificité » française en matière de mobilité durable.

Evacuons tout d'abord les sujets qui fâchent et les barrières, qui, si elles ne sont pas propres à la France, se dressent bien souvent plus qu'ailleurs pour complexifier la mise en place de politiques publiques efficaces.

Sans surprise, en tête du classement des lourdeurs administratives françaises, trône le fameux centralisme étatique qui n'en finit pas de rendre la chose publique indigeste et de complexifier les processus de décision, au risque de désespérer des citoyens de moins en moins mobilisés lors des élections locales dont ils ne perçoivent pas toujours clairement les enjeux. Le jacobinisme si souvent pointé du doigt semble avoir encore de beaux jours devant lui tant les réformes se succèdent et la logique demeure, les collectivités locales se voyant ainsi confier des missions de plus en plus lourdes, sans disposer souvent, ni de la marge de manœuvre financière adéquate, ni des pouvoirs d'agir. Cette décentralisation inaboutie explique sans doute la difficulté qu'a notre pays à favoriser l'émergence d'une intermodalité efficace et comprise par tous, rendant notre billettique particulièrement complexe et difficile à appréhender, notamment par les usagers étrangers, souvent étonnés qu'il ne soit ainsi pas possible, par exemple, de payer son transport à Paris avec son téléphone ou de valider son trajet avec sa carte bancaire comme c'est notamment le cas à Londres.

Ces « lourdeurs » sont d'autant plus regrettables qu'elles tendent à masquer les nombreux atouts qui font la force de notre pays pour conduire des politiques de mobilité ambitieuses.

En effet, si, comme disait un humoriste célèbre, en France, « on plante des fonctionnaires et il pousse des impôts », il n'en reste pas moins qu'un des leviers les plus efficaces et des plus innovants sur le plan européen, voire mondial, reste le Versement Mobilité qui permet aux Autorités organisatrices d'instaurer des politiques tarifaires efficaces, faisant du transport public français un des moins chers pour les usagers, et facilitant ainsi grandement un transfert modal particulièrement nécessaire face au changement climatique.

Pour renforcer ce lien entre mobilité et solidarité, le couple Autorité Organisatrice et Exploitant, par le biais de la délégation de services publics ou de la régie, garantit la prépondérance de l'intérêt général, de l'équité entre les citoyens et de la recherche des équilibres territoriaux sur la rentabilité commerciale.

Par ailleurs, notre pays a su mettre en place des politiques de planification indispensables à une bonne organisation des déplacements à l'échelle du territoire. Cette volonté planificatrice s'est concrétisée par l'instauration des plans de déplacements urbains dès la LOTI, devenus plans de mobilité

depuis la LOM. A tel point que l'Union Européenne s'est inspirée des PDU « à la française » pour élaborer son concept de « Sustainable Urban Mobility Plans » (SUMP)

Dans le même esprit, il est important de souligner que La France est l'un des seuls pays où les liens entre stationnement et politiques de mobilité sont implicitement inscrits dans la loi. La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie, à laquelle le GART a largement contribué et que j'ai eu l'honneur de porter en qualité de sénateur, a amplifié cette approche en actant qu'une partie des recettes issues du paiement (forfaits de post-stationnement) soit fléchée vers des projets de mobilité portés par les AOM.

Enfin, si nous sommes effectivement un pays conservateur qui a sans doute tardé à passer de l'omniprésence de l'automobile au développement des modes alternatifs à l'autosolisme ou à encourager la pratique du vélo par des aménagements adaptés et plus respectueux de la sécurité des cyclistes, la France n'a pas à rougir de son industrie et de sa capacité à innover, comme en témoigne le dynamisme des entreprises françaises siégeant au sein du Club des partenaires industriels du GART. Start-up, grandes entreprises nationales, consortiums franco-européens, les exemples ne manquent pas. Que cela soit dans le ferroviaire, la billettique, le câble, la production de matériel roulant, notre pays regorge de fleurons industriels qui contribuent, à l'instar des opérateurs de transport public de voyageurs, au rayonnement de la France à l'étranger. Des Amériques au Pacifique, en passant par l'Asie, notre savoir-faire s'exporte et il est regrettable que la filière mobilité, grande pourvoyeuse d'emplois et de retombées économiques ne soit pas toujours suffisamment reconnue à sa juste valeur.

Alors, si comme nombre de mes compatriotes, j'aime notre pays pour la richesse de sa gastronomie, la diversité de ses paysages ou la beauté de sa langue – qui soit dit en passant doit être défendue face aux anglicismes qui n'épargnent d'ailleurs pas le vocabulaire de la mobilité (freefloating, MAAS...) – je suis fier d'avoir tout au long de ma vie politique, mis mon énergie à promouvoir la France et ses atouts faisant mienne la déclaration de Charles Aznavour « Je ne connais pas la gauche ou la droite, je ne connais que la France. »



Fraude et Sureté

Gilles Savary, ancien Parlementaire

La fraude a toujours été endémique dans les transports publics comme ailleurs, mais elle a connu ces dernières décennies une banalisation insensible, conjointe à la dépréciation du civisme et du sens collectif dans nos sociétés.

Elle s'est « démocratisée » au-delà de toute prédisposition sociale, y compris un temps chez les usagers des TGV, avec l'apparition d'applications numériques permettant la constitution de mutuelles de fraudeurs et le signalement des mouvements d'agents de contrôle dans les rames.

Les difficultés considérables de recouvrement des amendes (9,5% à la RATP et 5,1% à la SNCF en 2014) du fait d'obstacles juridiques à la vérification d'identité et à l'identification domiciliaire constituaient un facteur de découragement et de démotivation des personnels de contrôle.

Les exploitants et leurs agents de contrôle avaient tendance à baisser les bras de peur d'agressions et de dérapages violents incontrôlables dans l'espace restreint et sans échappatoires des véhicules de transport.

La lutte contre la fraude dans les transports publics a trop longtemps été abordée par l'Etat sous l'angle exclusivement financier et laissée à l'appréciation des pouvoirs locaux et de leurs exploitants qui en subissent seuls le préjudice, mais n'en n'ont pas tous les moyens légaux.

La fraude n'en constitue pas moins une injustice et un préjudice moral vis-à-vis des usagers en règle, ainsi qu'un manque à gagner pour le financement de la maintenance et des investissements qui ne peut trouver de compensation que dans les impôts locaux.

En 2016, le rapport annuel de la Cour des comptes estimait le coût de la fraude dans les transports publics à 366 millions d'euros en 2013 dont respectivement 191 et 57 m euros pour la SNCF et la RATP en Ile de France, alors qu'à la différence des réseaux de province ces deux entreprises disposent en plus de leurs contrôleurs, de leurs propres services de sureté interne, la SUGE et le GPSR, assistés d'un corps de police spécialisé dans les transports publics en Ile de France.

Au-delà de ce constat financier alarmant, il est apparu que la fraude constituait l'antichambre d'incivilités et de comportements délictueux préjudiciables à l'intégrité des matériels de transport et à la tranquillité publique, qui affectent principalement la qualité de vie des personnes captives des transports publics et suscitent un sentiment d'insécurité diffus au sein des usagers.

Il est devenu évident que la lutte contre la fraude est indissociable de la lutte contre l'insécurité dans les transports.

C'est la raison pour laquelle l'Etat a accepté d'accompagner une initiative parlementaire qui a abouti à la première grande loi sur la « prévention et la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs », promulguée le 22 mars 2016.

Cette loi alourdissait très significativement les sanctions contre les fraudeurs, renforçait les prérogatives de la SUGE¹, et du GPSR² ainsi que les moyens de surveillance et d'intervention de la police et de la gendarmerie dans les véhicules de transport et dans les emprises d'exploitation. Elle instituait un service de criblage antiterroriste des agents d'exploitation ainsi qu'une plateforme d'information sur la domiciliation des fraudeurs. Elle clarifiait les compétences des juridictions et introduisait un suivi des agressions contre les femmes. Et surtout elle s'efforçait de poser les bases d'une politique nationale en faveur des réseaux de province en impliquant les polices municipales dans les transports collectifs et en ouvrant la possibilité aux préfets de conclure des contrats d'objectifs de sureté dans les transports collectifs entre l'Etat, les Autorités Organisatrices et les Exploitants de leurs départements.

Mais l'appropriation d'une loi d'initiative parlementaire par l'Etat est toujours plus laborieuse que celle d'un projet de loi d'initiative gouvernementale.

Si une remobilisation des exploitants et des améliorations très significatives ont pu être rapidement palpables, en matière de répression des applications numériques de fraudeurs et de la fraude d'habitude notamment, de criblage des personnels et d'éviction des fraudeurs récalcitrants des rames de transport, seuls 2 contrats d'objectifs ont été conclus à ce jour, dans les Bouches du Rhône et le Gard, et il a fallu attendre le 7 septembre 2020 pour que le Ministère de l'Intérieur publie une circulaire d'application de la loi de 2016 à destination de ses préfets.

Pour des raisons juridiques longtemps négligées, la plateforme d'information sur les domiciliations des fraudeurs n'a trouvé de débouché concret qu'en 2021 !

Certes la loi LOM du 24 décembre 2019 et la loi Sécurité globale d'Avril 2021

ont apporté des améliorations à la loi de 2016, mais la conjonction des attermoissements de l'Etat et des réticences des municipalités à mobiliser leurs polices municipales hors de leurs limites géographiques (à l'exception d'Orléans et de Melun) contrarient encore aujourd'hui le déploiement d'une politique systématique et coordonnée hors Ile de France.

Surtout, le problème récurrent des contrôles et vérifications d'identité par d'autres moyens qu'un recours physique, lourd et aléatoire, à un Officier de police judiciaire disponible en toutes circonstances, n'est toujours pas résolu à l'époque des smartphones et de la digitalisation.

Le mouvement n'en est pas moins lancé sous la pression des incivilités et de l'aspiration des usagers à bénéficier de la même tranquillité publique au sein de l'espace public mobile que constitue un transport public, que dans l'espace public voyer.

L'Agglomération de Nantes a décidé en Janvier 2021 de se doter d'une police métropolitaine des transports collectifs, mais il lui a fallu, au terme de la législation actuelle, le rare consensus de toutes les municipalités qui la composent, pour y parvenir, et encore reste-t-elle assujettie à l'accord de chacune d'entre elle sur ses capacités opérationnelles.

Pour lever cet obstacle il suffirait de changer la loi actuelle en disposant que toute compétence transférée des communes à une structure intercommunale emporte avec elle le transfert automatique de la compétence de police qui y est attachée.

Un continuum de sécurité dans les transports voudrait que des agents de sécurité privés puissent également disposer d'une formation et d'une certification ad hoc pour assister les forces de l'ordre dans des tâches subalternes et de dissuasion au sein des réseaux provinciaux qui ne disposent pas de corps de sécurité dédiés aux transports.

L'Etat continue de résister de façon incompréhensible à ces deux opportunités.

On pourrait penser que le mouvement politique actuel en faveur de la gratuité des transports collectifs serait de nature à régler une fois pour toutes le problème et le coût de la lutte contre la fraude.

Mais ça ne résoudrait en rien le problème de la garantie de la tranquillité publique et de la lutte contre l'insécurité et les incivilités dans les transports publics.

1 SUGE : Surveillance générale

2 GPSR : Groupe de protection et de sûreté des réseaux



Gare

Marlène Dolveck, Directrice générale de Gare et Connexions

Elles sont 3000 en France.

3000 gares à accueillir nos histoires et nos embrassades, à assister à nos séparations et nos retrouvailles, à accompagner nos émotions. Elles sont nos compagnes fidèles matin et soir quand on les fréquente chaque jour, elles sont nos repères de vacances et nos lieux de rendez-vous au cœur des villes quand on les retrouve plus occasionnellement.

Elles vibrent à notre rythme et elles sont le lieu en France où l'on s'embrasse le plus !

Comme les points des dessins mystères, elles relient entre eux les territoires et nous sommes 10 millions de voyageurs à y passer chaque jour. Il y a les grandes gares dans lesquelles nous sommes tous allés un jour ou l'autre, et celles que nous découvrons pour la première fois. Il y a les gares que l'on voit au cinéma et la gare de notre enfance. Et puis, il y a « notre » gare, celle que l'on connaît bien. Celle qui est notre lien à la ville.

Mais les gares sont en perpétuelle évolution, et les gares de demain seront résolument vertes !

Elles permettront de mieux connecter entre elles les mobilités propres, en accueillant plus de 70 000 places de stationnement d'ici 2025, elles permettront d'aller vers l'autosuffisance énergétique, avec notamment le déploiement de 1,1 million de m² carrés de panneaux photovoltaïques, elles seront le lieu du zéro déchet non valorisé d'ici 2030 et demain elles deviendront les nouveaux standards d'éco-conception.

La gare de demain devra aussi permettre le « mieux vivre ensemble », en accueillant entrepreneurs, producteurs locaux, artisans, artistes, associations ou des crèches. Elles seront un nouveau lieu de la vitalité des villes en mettant leurs 10 millions de m² au service des riverains et des voyageurs pour de nouveaux usages au cœur des villes.

Et en attendant demain, nous sommes chaque jour, plus de 15 000 personnes à œuvrer en gare, pour vous accueillir et vous donner enVIE de GARE.



Gart

Introduction

En 1980, alors que l'automobile constitue pratiquement le seul horizon en matière de déplacements, des élus convaincus de la nécessité de changer en profondeur les politiques publiques de transport décident de créer le Groupement des autorités responsables de transport. Pour ces élus fondateurs – dont son premier président Jean Lagarde, maire de Lorient, Jean-Michel Gadrat d'Angoulême, Jacques Boissieras de Bordeaux, Jean-Louis Corrajoud d'Annecy et Serge Feugère de Roanne – il était évident que la promotion du transport public dans notre pays devait être animée par une association agissant à tous les niveaux où se décident les politiques publiques. Cette volonté se concrétise le 1er avril 1981 au Sénat, date à laquelle le Groupement des Autorités Responsables de Transport – aussi connu sous l'acronyme GART – est officiellement lancé.

Dès sa création, l'association va jouer un rôle prescripteur de la politique de décentralisation qui aboutira au vote de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982. Cette dernière consacrera le droit au transport et institutionnalisera les autorités organisatrices de transport (AOT). Elle incarnera la première de la quinzaine de lois qui, jusqu'à la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et la loi Climat et Résilience en 2021, vont définir et organiser le cadre juridique et réglementaire des politiques publiques de transport dans notre pays.

Autant de rendez-vous structurels auxquels le GART a toujours répondu présent par son action simultanée de défense du transport public en général et des autorités organisatrices en particulier.

Ses 40 années d'expertise et d'influence n'ont cessé de faire de l'association, un acteur reconnu et écouté de la mobilité dans notre pays. Depuis 1981, les élus et les techniciens qui la composent accompagnent à chaque instant les collectivités dans l'exercice de leurs compétences.

À l'heure où notre mobilité rencontre de nouvelles perspectives – avènement du binôme régions-AOM locales, démocratisation des outils connectés, expérimentation du véhicule autonome... – le GART représente un point de repère pour les autorités organisatrices. Une mission d'intérêt général qu'elle poursuit avec cet objectif resté intact depuis sa naissance : mieux appréhender les enjeux et les problématiques du monde des transports.



Gart

Jean Lagarde, premier Président du GART 1981-1983

Né en 1912 à Lanester dont il deviendra conseiller municipal de 1937 à 1941, Jean Lagarde a ensuite été élu à Lorient en 1971 et en est devenu le maire de 1973 à 1981. Il participera activement à la création du GART dès 1980 et en sera le premier président officiel de 1981 à 1983. Il continuera à siéger au sein du Conseil d'administration de notre association jusqu'en 1995.

Jean Lagarde est décédé le 20 février 1996, un peu plus d'un mois après François Mitterrand dont il avait été un des premiers soutiens au sein de la SFIO puis du Parti Socialiste.

Jean-Michel Gadrat, Président du GART 1983-1989

A la fin des années 1970, le GART est né de la volonté de quelques élus lucides au sujet de la crise majeure qui touche à l'organisation des transports publics sur notre territoire. Les défaillances identifiées s'accompagnent de la prise de conscience de l'importance de ce secteur dans le développement urbain et de son lien intime avec les choix d'urbanisme.

Des élus de différentes sensibilités politiques posent le diagnostic de la baisse préoccupante de la fréquentation des réseaux de transport et le décalage entre la qualité des transports et les attentes des usagers. Il fallait réagir !

Ils proposent un certain nombre de solutions politiques pour redonner tout son sens et son rôle à la mobilité dans la ville. En premier lieu, l'objectif est de reprendre le pouvoir, c'est-à-dire la compétence dans tous les domaines touchant à la circulation des personnes.

La date marquante fut le Colloque de Fontevraud (1979) qui réunit des élus mobilisés pour réfléchir à un nouveau modèle institutionnel et économique pour assurer le développement des transports. Il fut sans doute le moment fondateur de ce mouvement en faveur d'une nouvelle organisation des transports. Le principe acté est de regrouper les collectivités dans une association et les représenter comme interlocuteur de l'Etat et des organisations professionnelles comme l'Union des Transports Publics.

Quelques mois plus tard, lors d'une réunion au Sénat sous l'égide de l'AMGVF¹, et nous ne saurions trop remercier le président de cette institution Roger Quillot

qui a très largement apporté son aide, furent signés, sur un coin de cheminée, les actes et les statuts du GART. Nous étions peu nombreux mais déterminés. Le premier Congrès du GART se tient à Bourg en Bresse et élit Jean Lagarde alors maire de Lorient comme Président. Je lui succède au Congrès de Lorient en 1983.

Un programme d'actions est alors approuvé dans les années 80.

Le constat est le suivant : l'organisation des déplacements est totalement incohérente, c'est la conséquence fatale d'une dispersion des responsabilités.

Nos objectifs :

- Créer une véritable autorité d'agglomération compétente dans l'organisation des déplacements pour planifier et coordonner les politiques locales en faveur d'une mobilité vertueuse.
- Doter les autorités des moyens financiers avec le Versement transport et une politique tarifaire désencadrée.
- Mettre de l'ordre dans les relations avec les exploitants, pour plus de transparence et d'efficacité avec un cadre contractuel apaisé.
- Organiser le dialogue interprofessionnel et être l'interlocuteur privilégié de l'Etat dans la mise en œuvre des politiques de déplacement.
- Décentraliser l'organisation et adapter les décisions aux réalités de terrain. Le GART fut initiateur, préconisateur et acteur des éléments constitutifs de la décentralisation des transports pendant l'écriture de la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982, recodifiée en 2010).
- Entamer une politique de relations avec les industriels dans le domaine des modes de transports : tramway, bus du futur, système d'exploitation etc. Un véritable écosystème industriel voit le jour.
- Mettre de l'ordre dans la fiscalité avec la mise en place d'un nouveau régime de TVA.

Gros chantier ! Le résultat probant est là pour témoigner de l'efficacité de notre action et de justifier le rôle et la place du GART dans notre pays à l'heure où l'enjeu du développement durable donne, plus que jamais, à une mobilité vertueuse, un rôle majeur.

Le regard et la satisfaction du travail accompli pendant cette période fondatrice sont à partager avec tous les acteurs du moment : élus, fonctionnaires territoriaux, experts et partenaires.

¹ AMGVF : Association des Maires des Grandes Villes de France



Gart

Jacques Auxiette, Président du GART 1989-2001

Plusieurs mots me viennent à l'esprit pour évoquer le GART.

R comme recul : j'ai eu la chance et l'honneur de fêter les 20 ans du Gart et donc avec ce recul je crois que ce groupement est EXEMPLAIRE ;

Exemplaire car il porte depuis son origine une culture du développement durable, un concept abusivement remplacé par l'écologie, mise à toutes les sauces.

Car agir pour les transports collectifs c'est promouvoir un service public favorisant la liberté de se déplacer en respectant l'environnement.

C'est inciter une filière industrielle à innover et à créer des emplois.

C'est développer les solidarités entre les territoires et entre les citoyens par des tarifications incitatives.

Exemplaire donc pour l'emploi, l'environnement, les solidarités, je confirme.

Exemplaire par la diversité et le pluralisme de ses membres élus de tous les territoires de la République, qui n'abandonnent rien de leurs engagements politiques, mais qui font cause commune pour un bien commun : la mobilité.

Des souvenirs illustrent cette spécificité. J'ai eu l'occasion, avec une délégation plurielle, d'aller à Lyon et à Rennes à la demande des élus transports de ces villes lors de réunions de quartiers, là pour défendre un tracé de Tram, ici une galerie de Métro. La couleur politique des majorités et des minorités étaient différentes, notre force de conviction, grâce à notre légitimité et notre diversité, était de relativiser les oppositions souvent de principe.

C comme Coalition sans honte et sans compromission mais au service de causes et de projets portés par des élus de Collectivités Locales.

Je rêve en cette période particulière que l'exemplarité du Gart inspire l'action publique dans tous les domaines.



Gart

Michel Destot, Président du GART 2001-2008

La présidence du GART de 2001 à 2008, restera un moment fort de ma vie publique et une belle aventure humaine.

Je crois y avoir mis toute mon énergie, avec mes collègues élus et toute l'équipe permanente, pour contribuer, après et avant d'autres, à faire de cette structure remarquable un moteur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

Et comment cacher le fait que j'ai pris un grand plaisir conceptuel et politique à promouvoir cette dimension essentielle du développement durable dans nos territoires ?

Œuvrer dans un souci de circulation apaisée, de déplacements fluidifiés, et corrélativement d'architecture et d'urbanisme repensés, m'a toujours paru un facteur décisif du vivre-ensemble et une chance unique de redonner à nos concitoyens l'occasion de reprendre possession de l'espace public.

Comment oublier cette période ? C'était partout, dans les grandes villes, l'arrivée du tramway.

Ainsi à Grenoble, nous en étions à la réalisation d'une 3^{ème} ligne : 11 kms, 22 stations, 50.000 habitants et 30.000 emplois desservis, pour un investissement de 430 M€, un chantier de 3 ans, 250 entreprises concernées et 1650 emplois directs ou indirects.

Le tramway a changé la ville avec une meilleure maîtrise de l'énergie, une diminution de la pollution due aux véhicules et une limitation des émissions de gaz à effet de serre. Il a aussi changé la vie d'une partie importante de la population, un quart des ménages de l'agglomération grenobloise ne disposant pas de voiture pour se déplacer, et nombre de quartiers populaires et périphériques se retrouvant désenclavés.

Et partout en France, avec des modes de déplacement adaptés à la taille et la compétence des territoires, grandes villes, villes moyennes, départements et régions rivalisaient d'imagination et d'innovation dans une belle synergie économique, sociale et environnementale.

Succédant à Jacques Auxiette, en bonne harmonie avec le vice-Président Christian Philip, laissant ensuite la place à Roland Ries puis à Louis Nègre, j'ai le sentiment que nous avons donné ensemble l'image d'une continuité féconde, avec le concours d'une équipe permanente de belle qualité, alors dirigée par Chantal Duchène, toujours allante et imaginative.

Je garde le souvenir de collègues et de collaborateurs passionnés par l'engagement public au service de la mobilité. Des quasi-militants du développement durable !

Je n'oublie pas la forte implication de tous à l'occasion de dizaines et de dizaines de rencontres spécialisées, forums dédiés, missions internationales, expositions promotionnelles des innovations en matière de transport.

Je n'oublie pas tout ce que nous devons à notre collaboration quasi-permanente avec nos partenaires de l'UTP, au travail de valorisation à travers le GIE Objectif Transport Public et le club des partenaires en entreprises : une expertise concrète, partagée dans un échange d'expériences pour déceler les bonnes pratiques et susciter les bonnes innovations.

Le GART n'a que 40 ans. C'est au fond l'arrivée à l'âge mûr avec, je le crois sincèrement, d'immenses nouvelles pistes possibles de développement.

Au-delà des investissements portant sur les infrastructures liées à l'extension et l'inter-mobilité, demeure une source de progression qualitative très importante, pour améliorer continuellement les attentes de base des usagers (fiabilité, ponctualité, rapidité, propreté, luminosité, confort, sécurité, simplicité d'usage...) en suivant les bons exemples mondiaux de Tokyo, Hong Kong, Séoul, Singapour, Londres ou Paris, et en cherchant à adapter les bonnes pratiques à des réseaux de moindre taille.

Et puis, nous le savons, les possibilités offertes par le numérique sont immenses, à condition de ne pas noyer l'utilisateur sous un flot d'informations aussi inutiles que contre-productives.

L'analyse des données sur les voyageurs et les trajets reste un bon point de départ, déjà bien utilisé pour identifier les possibles lacunes dans les systèmes actuels.

Cependant, il me semble qu'il reste encore beaucoup à faire (sûrement par Intelligence Artificielle compte-tenu de l'importance des volumes d'avis existants) dans l'analyse fine des feedbacks usagers et employés, permettant de répondre aux vraies attentes des voyageurs et d'améliorer la qualité de vie au travail des personnels.

De toute évidence, le GART a encore de grandes aventures à vivre.

Je lui souhaite, de tout cœur, une belle et longue vie !



Gart

Roland Ries, Président du GART 2008-2014

En 2008, j'ai succédé à Michel Destot comme Président du GART alors même que je venais d'être élu Maire de Strasbourg, une des métropoles qui a été les plus dynamiques en matière de mobilité durable depuis les quarante dernières années. Pour moi qui ai consacré une grande partie de ma carrière publique au service de la mobilité durable et qui ai été l'un des promoteurs les plus convaincus du tramway à la française, devenir Président du GART fut un honneur et un aboutissement. Un honneur car cela m'a permis d'animer, pendant six années, un collectif d'élus éminents, de tous horizons politiques, convaincus, comme moi, de la nécessité de faire avancer la cause du transport public. Un aboutissement car j'ai ainsi pu mettre en œuvre, au niveau national, les principes que j'avais déjà pu appliquer au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

Avec Louis Nègre, premier Vice-président, nous avons formé une équipe unie et dynamique ; je profite de ces lignes pour l'en remercier sincèrement. Au début de mon mandat, j'ai eu à gérer le changement de directeur général et le large renouvellement de l'équipe permanente. Je veux aussi remercier l'actuel Directeur Général, Guy Le Bras, d'avoir tout fait pour que cette période particulière se passe harmonieusement. Tous ces changements m'ont aussi donné l'occasion de réécrire la feuille de route de cette belle association qu'est le GART. Ainsi, ai-je souhaité organiser sa stratégie d'action autour de trois principes : l'expertise, l'échange d'expérience et l'influence. C'est ainsi que le GART a pu confirmer et développer son rôle d'expert incontournable des grands enjeux de la mobilité durable, enjeux qu'il partage avec ses adhérents et qu'il défend à tous les niveaux où se définissent les politiques publiques.

C'est cette place de choix dans le paysage de la mobilité durable qui nous a permis de remporter de nombreux succès dont je ne voudrais citer qu'un seul car il est emblématique : La dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie. Imaginée à l'orée des années 2000 par le cabinet du Premier ministre Lionel Jospin, analysée en détail dans un rapport sur le

financement des transports publics, rédigé par Christian Philip en 2003, envisagée à nouveau dans un rapport du Sénateur Louis Nègre en 2011, cette réforme n'arrivait pas à éclore étouffée dans l'œuf qu'elle était par la coalition des oppositions de la quasi-totalité des administrations centrales à l'exception notable de celle des transports.

C'est par la volonté du Président de la République, parfaitement relayée par son conseiller pour les transports, Patrick Vieu, par l'ingéniosité technique et juridique de l'équipe du GART aidée par quelques fonctionnaires qui y croyaient mais, aussi et surtout, par la volonté indéfectible des sénateurs, à commencer par le rapporteur de la Loi MAPTAM, René Vandierendonck, que nous y sommes arrivés au début de l'année 2014. Aujourd'hui personne ne songerait à revenir sur cette réforme qu'on nous promettait comme impossible. Nous avons fait mentir le pronostic faisant nôtre cette belle phrase de Mark Twain : « Ils ne savaient pas que c'était impossible, ils l'ont fait ».

De tels défis, avec son Président Louis Nègre, ses élus, ses adhérents et son équipe permanente, le GART en relèvera encore de nombreux et je lui souhaite plein succès car son action a créé les fondements d'une vie meilleure pour les générations futures.



GIE

Anne Gérard, Présidente du GIE Objectif transport public 2019-2021

G comme Groupement d'intérêt économique (GIE)... Ou l'histoire d'un rapprochement singulier et unique en son genre.

L'intérêt est économique, mais plus encore : bien qu'association à but non lucratif, le GART a pris conscience très vite que celui-ci était indissociable de l'intérêt politique. Les colloques que nous organisons, les études que nous menons et le soutien juridique et technique que nous apportons à nos adhérents nécessitent de trouver des sources de financement complémentaires aux cotisations versées par les autorités organisatrices membres de l'association.

Par ailleurs, se rapprocher des entreprises est aussi une manière de dévelop-

per l'interconnaissance et de mieux travailler aux objectifs de l'autre. Collectivités et opérateurs, nous sommes aussi des partenaires !

C'est ainsi que dès 1983 sont organisées les premières Rencontres Nationales du Transport Public. Cette manifestation s'articulant autour d'un congrès et d'une exposition deviendra rapidement un rendez-vous incontournable de la filière. Jusqu'en 2003, cette manifestation se déroule en alternance avec celle pilotée par l'UTP.

A partir de 2004, les deux organisations qui œuvrent déjà ensemble au sein du Comité de Promotion des Transports Publics (CPTP) décident de s'allier pour plus d'efficacité et de lisibilité dans les messages visant à la fois à défendre les intérêts communs de la filière (autorités organisatrices, exploitants et industriels) mais également à promouvoir la mobilité durable auprès des institutions. Après avoir auditionné des professionnels de l'évènementiel et des exposants, Michel Destot, pour le GART et Michel CORNIL, pour l'UTP, signent le 11 avril 2005 les statuts du GIE Objectif Transport Public en lui confiant deux missions principales :

- Organiser les années impaires, les Rencontres Nationales du Transport Public en région et les années paires, le salon de Paris, sous l'appellation de Salon Européen de la Mobilité et depuis 2020 d'European Mobility Expo. C'est ainsi que Toulouse, Clermont-Ferrand, Nice, Strasbourg, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes et Toulouse en 2021 ont accueilli successivement les RNTP.
- Coordonner la Journée et la Semaine du transport public qui, en septembre 2021, sont regroupées sous un même intitulé « La rentrée du transport Public ».

Sous la direction initiale de Sophie Castagné remplacée en 2018 par Stéphanie Comère, et autour d'un Conseil d'administration composée à parité d'élus et de représentants des groupes exploitant les réseaux de transport, le GIE Objectif Transport Public est présidé en alternance par le GART et l'UTP. Serge Morin, alors vice-président des transports de l'Agglomération de Lorient a ainsi été le premier président de ce GIE de 2005 à 2011. Lui ont ensuite succédé Bernard Soulage (GART), Jean-Pierre Farandou (UTP), à nouveau Bernard Soulage, Jean-Luc Rigaut (GART), Frédéric Baverez (UTP). Elue du GART, j'ai eu l'honneur de présider ce GIE de 2019 à 2021 et j'ai eu le plaisir, le 26 mai 2021, de transmettre le flambeau à Marc Delayer, représentant d'AGIR au sein du collège UTP du Conseil d'administration.

Si l'on excepte l'édition 2020 mise à mal par la crise sanitaire, l'intérêt économique de ce groupement est indéniable pour le GART et l'UTP, au regard du succès croissant des événements que nous organisons, avec un visitorat en constante hausse et des exposants toujours plus nombreux. Mais au-delà des

aspects financiers, évidemment fondamentaux pour ces deux structures, le GIE Objectif Transport Public a surtout permis de tisser de nouveaux liens entre le GART et l'UTP, débouchant sur des actions communes et des synergies pour défendre l'intérêt des autorités organisatrices et des exploitants.

Fort de cette expérience, le GART propose, en 2012, ce type de coopération à l'AdCF, la FNAU, Ville et Banlieue et à l'ACUF et l'AMGVF (qui n'avaient pas encore fusionné au sein de France urbaine) pour répondre à la volonté de ces associations d'élus et de collectivités locales de partager des locaux au 22 rue Joubert, marquant ainsi la première étape de ce « fameux » Pôle Joubert où cohabitent aujourd'hui 14 structures différentes.

La présidence tournante de ce GIE est déléguée aux dirigeants des équipes permanentes des 4 associations qui le composent désormais (AdCF, FNAU, France urbaine et GART) et est assurée depuis juin 2020 en co-responsabilité par Brigitte Bariol, déléguée générale de la FNAU et Nathalie Marchand, secrétaire générale de France urbaine.

Travaux et études collectives, échanges multiples, rationalisation des dépenses, lobbying mutualisé auprès des institutions et du Parlement pour faire avancer nos revendications communes, le GIE Joubert est un outil reconnu qui s'inscrit dans la continuité de ce que les collectivités locales ont notamment engagé en mutualisant certains de leurs services ou en se regroupant pour passer des commandes lors d'investissements lourds, comme cela pu être le cas par exemple dès 2009 avec Dijon et Brest pour l'achat de leurs rames de tramway.



Hémicycle

Florence Lasserre, Députée des Pyrénées-Atlantiques, administratrice du GART

Mes collègues députés et moi-même siégeons dans l'hémicycle du Palais-Bourbon. Et si, contrairement au Sénat nous ne disposons pas d'un grand et d'un petit hémicycle pour former une roue complète, la mobilité est souvent au cœur de nos débats !

En effet, bien que nous soyons assis sur des fauteuils tendus de pourpre, quelle que soit notre couleur politique et notre place dans l'hémicycle, nous sommes tous engagés pour promouvoir une mobilité plus verte et plus propre. Ce qui passe, cela va sans dire, par la promotion des transports en commun et des mobilités douces pour nos déplacements du quotidien.

Si notre objectif est le même, nous avons 577 façons d'envisager notre trajet entre notre origine et notre destination. C'est pourquoi nos discussions sont parfois musclées et il serait peut-être temps d'installer, comme dans les cars scolaires, des ceintures de sécurité pour les sessions parlementaires les plus animées et qui nous amènent souvent jusqu'aux petites heures du jour, mettant ainsi à mal les horaires théoriques annoncés par le service de la Séance. Mais il semble chimérique d'espérer pouvoir, un jour, disposer des horaires en temps réels pour l'organisation de nos travaux !

Nous nous en remettons donc aux divers signaux sonores qui, tantôt nous invitent à bien vouloir regagner nos places, tantôt à nous signaler la suspension de la séance.

Les députés, dès qu'ils sortent de l'hémicycle, vivent la mobilité au quotidien. La majeure partie du temps, c'est à pied qu'ils se déplacent pour aller en séance, en commission ou pour regagner leurs bureaux en empruntant cet immense dédale de couloirs et sous-sol, reliant le Palais-Bourbon, la rue de l'Université et la rue Aristide Briand.

Ainsi, un député peut marcher plusieurs kilomètres par jour tout en restant dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Parfois nous sommes appelés à nous éloigner du Palais-Bourbon. Nous pouvons alors emprunter l'un des vélos électriques mis à la disposition de tous dans la cour d'honneur ou, pour les plus téméraires, louer un engin de déplacement personnel que l'on trouve un peu partout près du métro Assemblée nationale.

Le constat est flagrant, le député parisien est bien plus aguerri à ce nouveau mode de déplacement que ses collègues « de région » qui doivent faire tourner leur cerveau bien plus vite que les petites roues des trottinettes pour s'insérer dans la circulation de la capitale, éviter les multiples dangers sur leur route et arriver à destination en un seul morceau à la gare ou à l'aéroport pour rejoindre leur circonscription.

Là, c'est une autre aventure qui commence !

Même si les trains partent à l'heure et que les avions respectent les horaires annoncés, un député peut parfois trouver du temps non programmé pour profiter du ballet des voyageurs dans la salle des pas perdus, le temps de résoudre un sombre problème de passerelle d'accès à son avion ou de réparation d'une caténaire sur les rails.

Revenir « en circo » n'est pas toujours une affaire qui roule !

Mais nous continuons coûte que coûte à faire avancer la cause des transports en embarquant autant d'amendements en ce sens que possible à l'occasion de l'examen des véhicules législatifs qui sont soumis à notre vote.

En outre, il nous faut redoubler d'efforts et de vigilance lors de l'examen des textes financiers afin de ne pas rater notre sortie à la fin du tunnel budgétaire, qui accapare les deux chambres du Parlement du début de l'automne aux fêtes de fin d'année.

Bien entendu les deux chambres ne travaillent pas en même temps sur les textes, mais à tour de rôle. Ainsi un projet ou une proposition de loi doit être d'abord discuté dans l'hémicycle du Sénat, ou dans celui de l'Assemblée nationale, avant de faire la navette avec le Palais du Luxembourg, ou le Palais-Bourbon.

Si aujourd'hui cette navette est électronique, il fut un temps, encore proche de nous, où un agent de l'assemblée concernée devait choisir entre la marche à pied, le vélo, le métro ou le bus pour parcourir la courte distance séparant les deux Palais.

Les Parlementaires ne disposent pas d'une telle palette de solutions de mobilité quand le Président de la République convoque le Congrès au Château de Versailles ! Pour rejoindre cet hémicycle, capable d'accueillir en même temps

tous les sénateurs et tous les députés, nous voyageons à bord de navettes privées, organisées par les assemblées elles-mêmes et qui sont sans arrêt entre les Palais et le château de Versailles leur terminus.

Si nous n'avons pas encore eu l'occasion de défendre la cause des transports publics dans l'hémicycle du Congrès, peut-être ce jour viendra-t-il ?

Ainsi, dans les hémicycles du Sénat et de l'Assemblée, nous avons à cœur de tout mettre en œuvre pour offrir des solutions de déplacement durables à nos concitoyens, dans le strict respect des règles de bonne conduite et de civilité qui s'y appliquent, et afin d'offrir à la mobilité l'espace et le temps qu'elle mérite pour se déployer utilement et justement pour le bien de toutes et de tous.



Hémicycle

Philippe Tabarot, Sénateur des Alpes-Maritimes, administrateur du GART (2015-2021)

Lieu de sagesse, Lieu de débat, Lieu d'action...l'hémicycle du Sénat est aussi le reflet de la commission du Développement Durable et de l'aménagement du territoire dans laquelle je siége, qui est la mémoire mais également la prospective de toutes les questions de mobilités.

Que ce soit dernièrement avec la LOM ou plus récemment avec la loi Climat, le Sénat est aussi le starter des débats principaux de ces dernières années sur la question des transports : Ouverture à la concurrence des déplacements ferroviaires, déplacements dans les zones peu denses, taux de TVA réduit à 5,5% sur les billets de train, Forfait Mobilité Durable, les compétences locales. Le Sénat est l'arbre d'analyse de toutes les questions des mobilités des territoires, dont le GART est l'un des composants de la sève qui l'irrigue.

La chambre Haute s'honore à souligner le travail des collectivités territoriales en charge des politiques de transports.

Les transports, pourtant si essentiels au quotidien des Français, méritent cet éclairage parlementaire et encore plus.

Vivement un débat sur les transports lors de la prochaine élection présidentielle !



Hydroalcoolique

Pierre-Yves Appert, Adjoint à la directrice de la mission innovation, numérique et territoires, DGITM

Hydro alcoolique = qui contient de l'eau, de l'alcool et un agent antibactérien. De quoi faire frémir le capitaine Haddock – non, pas vous, M'sieur l'agent, ni même l'alcool : mais que diable vient faire l'eau dans cette affaire ?

Et que vient faire le gel hydroalcoolique dans un abécédaire de la Mobilité durable ? sa présence dans l'environnement des transports sera-t-elle durable ? Ce qui est certain, c'est que la pandémie de COVID-19 aura eu un impact fort sur le secteur – et la plupart des acteurs s'attendent à ce que cet impact soit durable : la réticence accrue des usagers vis-à-vis de la promiscuité difficile à éviter en heure de pointe, le télétravail et le remplacement d'une grande partie des réunions par des visioconférences vont peser sur la fréquentation des transports publics, qui pourrait mettre des années à retrouver son niveau d'avant la crise. Mais ce « gel » potentiel de la fréquentation n'étant pas hydroalcoolique, laissons-le aux spéculateurs et autres diseuses de bonne aventure... et revenons à nos moutons sanitaires. D'ailleurs, le gel est un faux problème : les spécialistes nous disent en effet qu'on doit parler de solution hydroalcoolique. Et pour rassurer le capitaine Haddock, celle-ci doit contenir au moins 60% d'alcool (éthanol, propan-1-ol ou propan-2-ol) ou être conforme à la norme EN 14476 : autant de termes barbares qui pourront enrichir le vocabulaire dudit capitaine.

Le gel illustre bien ce qu'aura été la crise sanitaire : la découverte, pour la plupart des acteurs du transport, du monde mystérieux de la santé, dont la rencontre avec notre secteur aura engendré bien des normes, contraintes et interrogations. Exemple : peut-on mettre du gel à l'intérieur d'un bus ? oh que non, c'est inflammable... mais en fait si, les quantités étant faibles c'est possible ; mais attention le gel peut présenter un risque pour les enfants, notamment les tout-petits, qui ont tendance à porter fréquemment la main à la bouche : ingestion, contact avec les yeux... sans compter le risque de glissade en cas d'accumulation de gel au sol. Donc on recommandera d'installer les distributeurs de gel hors de portée des enfants et, pour les transports scolaires dédiés, dans des lieux fixes à déterminer en concertation avec les collectivités

et établissements scolaires, et non dans les véhicules. Pas simple ! Sur de telles questions, la DGITM s'est efforcée d'abord d'être à l'écoute, ensuite d'apporter éclaircissements et recommandations aux acteurs des transports en lien avec le centre interministériel de crise – le GART faisant le lien avec l'ensemble des autorités organisatrices, comme l'UTP avec les exploitants.

Le gel c'est aussi la pénurie du début de la crise : comme les masques et les blouses médicales, il a manqué au moment où tout le monde en avait besoin, et il a fallu mettre en relation la demande (dans ce domaine encore, les fédérations nationales ont joué un rôle essentiel) et l'offre (comme ce bateau de commerce transformé en usine mettant en bouteille de l'eau, qui s'est adapté en quelques jours pour produire la fameuse potion magique !).

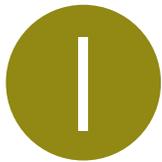
Face à cette pénurie, on a vu, comme dans bien d'autres aspects de cette crise, les autorités organisatrices et exploitants se mobiliser de façon remarquable pour trouver sur le terrain des solutions qui, parfois, tardaient à venir au niveau national : ainsi la compagnie des transports strasbourgeois a-t-elle finalement pu se faire fabriquer du gel par une pharmacie, solution qui sera par la suite généralisée à tout l'hexagone.

Enfin, à travers ce prisme du gel, comment ne pas évoquer les différentes versions du décret et du protocole qui se sont égrenées depuis le début de la crise ? Le gel va y faire son apparition lors du premier déconfinement : le décret n° 2020-548 du 11 mai 2020 fait obligation à chaque opérateur de transport public de permettre "l'accès à un point d'eau et de savon ou à un distributeur de gel hydro-alcoolique pour les voyageurs."

Le protocole précisera que c'est avant tout dans les gares et stations, voire sur les quais de tramway. Et le 31 mai, le décret précisera que l'obligation s'impose au "gestionnaire des espaces affectés au transport public de voyageurs". Il faudra ensuite attendre le 25 février 2021 pour que le décret évoque, non plus le fameux "gel hydro-alcoolique", mais une "solution pour la désinfection des mains conforme à la norme EN 14476"... Cette modification répondait à une demande d'Ile-de-France-Mobilités qui, s'étant rapproché de professionnels de l'hygiène, avait trouvé des produits virucides sans alcool et donc non inflammables !

Pour l'anecdote, cette fameuse norme EN 14476 avait un an plus tôt enflammé... les esprits des exploitants de transport, qui craignaient l'inscription de cette norme dans le décret, car à l'époque ils n'étaient pas sûrs de trouver des produits conformes à la norme ! Dans le contexte de pénurie évoqué précédemment, on peut les comprendre...

Quoiqu'il en soit, cela montre que la crise nous a tous fait progresser. Espérons qu'elle sera source d'inspiration pour les autorités organisatrices qui vont devoir inventer les transports de l'après-crise !



Île-de-France

Stéphane Beaudet, Vice-président de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, président de l'Association des Maires d'Île-de-France (AMIF), vice-président du GART délégué Île-de-France

Île-de-France, un nom qui sonne comme un défi, comme si les contraintes propres à la Région-Capitale et ses besoins en faisaient un cas isolé, à part, dans le paysage français des mobilités.

On a coutume de dire que l'Île-de-France concentre 70% du trafic SNCF et que toutes les lignes de TER rassemblées transportent moins qu'une seule ligne de RER (ce qui n'est vrai en réalité que pour les lignes A et B, respectivement 1,3 million et 900 000 voyageurs/jour avant la crise sanitaire).

Pour en tirer des conclusions aussi diverses que souvent contradictoires, on pointe volontiers du doigt l'héritage d'un jacobinisme exacerbé avec une organisation radiale qui a longtemps concentré les axes (autoroutiers, ferroviaires) et les flux (hommes, marchandises, richesses) vers Paris.

Avec 18% de la population sur moins de 3% du territoire national avec en son cœur une agglomération d'envergure mondiale (près de 10 millions d'habitants sur une surface à peine supérieure à 0,5% du territoire national), au bâti aussi dense que l'histoire, il est vrai que les enjeux sont légion.

On ne va pas remonter à Lutèce ou aux foires de Champagne ou se retrancher derrière la contiguïté des deux bassins céréaliers autour des confluent de la Seine, de l'Oise et de la Marne pour expliquer pourquoi l'Île-de-France attire.

On vit en Île-de-France, on vient en Île-de-France parce que cette région unique est porteuse de promesses : opportunités de vivre, de travailler, d'étudier. Forcément, l'attractivité crée de la densité ; la densité crée des contraintes en termes de logement et de déplacements ; la densité, l'agrégation permet aussi d'offrir des solutions qui seraient impensables ou déraisonnables avec d'autres contraintes géographiques. Améliorer l'équilibre entre ces opportunités et ces contraintes est un défi perpétuel auquel s'attèlent chaque jour les équipes d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités sur le territoire régional.

Et les problématiques sont nombreuses : lutter contre la saturation des transports collectifs et en améliorer la régularité ; construire une offre de transport qualitative loin du centre, pour la ruralité ; développer l'intermodalité et le report modal, le mobility-as-a-service ; permettre l'accès à la mobilité.

En tant que Président de l'Association des Maires d'Île-de-France et Vice-Président de la Région en charge des transports, je vois chaque jour la diversité de nos territoires franciliens, la diversité de leurs besoins et de leurs défis. On n'a ni la mer, ni la montagne mais l'Île-de-France est une terre qui regorge de contrastes saisissants : à la fois maire d'Evry-Courcouronnes, ville nouvelle créée sous les Trente Glorieuses à l'heure du béton triomphant pour desserrer le carcan parisien, et passionné de vélo sur route, je sais qu'on soupçonne rarement les trésors à portée de pédale.

Outre un patrimoine exceptionnel, la Région du mass transit est à moitié couverte de champs et pour un quart de forêts. C'est pour ça que si je ne devais retenir qu'un projet parmi ceux que j'ai engagés et qui verront progressivement le jour dans les années à venir, je citerais le RER-vélo : Doux oxymore qui permettra de faire émerger une région cyclable et polycentrique, en rapprochant les lieux de vie et de travail de ceux de loisir et de culture.



Indicateurs

Bruno Faivre d'Arcier, Professeur émérite au Laboratoire Aménagement, Économie et Transport (LAET), Université de Lyon

Que l'on s'intéresse à une activité productive ou commerciale, comme un service de transports collectifs, ou plus largement à la mise en œuvre d'une politique publique (la mobilité quotidienne), les indicateurs offrent l'avantage de mesurer de façon quantitative l'état du système analysé, et donc « d'objectiver » cette situation à un instant donné. C'est aussi le moyen d'évaluer si le système en question évolue dans le bon sens, s'il est performant, du point de vue de l'opérateur, de l'AOM ou des voyageurs.

Les indicateurs sont un outil utilisé très fréquemment pour la gestion d'une activité, quelle qu'elle soit. Son intérêt est de proposer une unité de grandeur simple pour apprécier l'état d'un système, soit pour en observer l'évolution au cours du temps, soit pour le situer par rapport à d'autres systèmes comparables. Du fait de sa simplicité, il est normalement facile à mesurer, mais il est nécessaire de disposer de plusieurs indicateurs pour apprécier l'état d'un système complexe. La production de données fiables sur l'activité concernée (statistiques) reste bien sûr la base nécessaire pour calculer des indicateurs. Ces données sont a priori « neutres », en ce sens qu'il s'agit juste de mesurer le niveau d'activité. Pour un réseau de transport collectif, il peut s'agir du nombre (journalier, mensuel, annuel) de véhicules.km produits, du nombre de voya-

geurs, des dépenses d'exploitation ou des recettes commerciales. Certaines données concernent les moyens mis en œuvre (l'offre de service par exemple), d'autres les résultats obtenus (comme la fréquentation). Ces « chiffres bruts » sont importants mais leur pouvoir explicatif reste par nature limité. L'intérêt des indicateurs est donc de mettre en rapport ces données entre elles pour comprendre l'évolution de l'état du système (comparaison avec les années précédentes, avec les objectifs visés ou avec d'autres réseaux) ou pour mesurer les « impacts » escomptés (effet des « moyens » sur les « résultats »).

Les indicateurs se distinguent donc des données brutes par leur caractère relatif : il s'agit très souvent de ratios, avec un numérateur et un dénominateur composés de données brutes. Prenons l'exemple d'un indicateur classique, le « taux de couverture des dépenses d'exploitation (D) par les recettes commerciales (R) », plus connu sous le nom de R/D. Présenté en pourcentage, il indique l'importance relative des recettes commerciales par rapport aux dépenses d'exploitation, et donc indirectement le niveau du déficit d'exploitation. Un R/D qui se dégrade d'année en année traduit une difficulté financière qui s'accroît. Pourtant, pour une AOM, c'est souvent plutôt le (D-R) qui importe, c'est-à-dire le montant du déficit à couvrir, car il s'agit là de sommes à budgéter par les collectivités, souvent au détriment de l'investissement (dans les TC ou dans d'autres domaines de l'action publique locale).

Ainsi, cet indicateur est un « clignotant » utile pour apprécier la situation financière du réseau au cours du temps, mais il n'est pas suffisant pour apprécier la dynamique d'évolution de l'offre et de la fréquentation. Il est par exemple très facile de l'améliorer en réduisant l'offre en heures creuses où par nature la demande est plus faible... Mais cela bien sûr ne constitue pas une incitation forte au transfert modal. De même, il ne suffit pas pour apprécier l'effort financier consenti par l'AOM. Sur ce plan, le « déficit par habitant » indique bien l'effort de financement public consenti et permet plus facilement de se comparer à d'autres villes.

Il est donc nécessaire de disposer d'une batterie d'indicateurs pour cerner les diverses dimensions de l'action publique, mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille multiplier les indicateurs pour mieux gérer l'action locale. En effet, le caractère relatif de l'indicateur exprime une problématique d'action, sous-tend une hypothèse de causalité entre le numérateur et le dénominateur. Pour illustrer notre propos, prenons le cas de l'évolution du déficit d'exploitation¹. Il est assez facile de simuler l'évolution du déficit d'exploitation d'un réseau au cours du temps, en fonction de la politique mise en œuvre, à partir de 6 indicateurs relativement simples :

- La population desservie (POP) qui traduit la dynamique démographique et les stratégies de croissance de l'agglomération concernée ;
- L'intensité de l'offre (VKM_POP) exprimée en véhicules.km par habitant, qui traduit l'effort de développement de l'offre ;

- La dépense d'exploitation par agent (DEP_AGENT) traduit l'effort de maîtrise des coûts ;
 - La productivité, mesurée par le nombre de véhicules.km par agent (VKM_AGENT), qu'il s'agisse de productivité interne (organisation des services) ou externe (gain de vitesse par les mesures de priorité ou les mises en site propre) ;
 - L'effet tarifaire, exprimé par la recette commerciale par voyage (REC_VOY), qui permet d'apprécier les évolutions tarifaires (niveau de prix et gamme de titres) ;
 - L'efficacité commerciale (VOY_VKM), mesurée par le nombre de voyages par véhicule.km et évalue la performance du réseau en termes d'attractivité.
- Le déficit se calcule par la formule : $DEF = POP * VKM_POP * (DEP_AGENT / VKM_AGENT - REC_VOY * VOY_VKM)$

Ces 6 indicateurs expriment des stratégies de développement et de gestion du réseau, et il est alors possible de simuler des stratégies alternatives, par des évolutions contrastées de chacun des indicateurs (évolution tarifaire, performance de l'offre, maîtrise des coûts). L'observation de la valeur de ces 6 indicateurs au cours des années précédentes permet de simuler le déficit au cours des années à venir, mais également d'apprécier le champ des possibles (variation réaliste de chaque indicateur).

Comme le montre l'exemple ci-dessus, le choix des indicateurs pertinents dépend donc de la problématique visée. C'est donc bien un outil de pilotage, applicable aussi bien à la gestion interne d'une entreprise (performance) qu'à la mise en œuvre de politiques publiques. L'effort même de conception des indicateurs en relation avec les objectifs poursuivis, offre l'avantage de clarifier ces objectifs et de quantifier l'importance des mesures à prendre.

La production d'indicateurs n'est donc pas une fin en soi et n'a de sens que dans la perspective d'une évaluation des impacts des mesures prises. C'est un outil relativement simple et efficace, mais qui nécessite de disposer de données brutes, pertinentes et fiables. En ce sens, la production de statistiques (réseau, mais plus largement les pratiques de mobilité tous modes sur le territoire de l'AOM) reste la condition indispensable pour une utilisation pertinente de cet outil. Ainsi par exemple, la production de données sur les passagers.km serait fort utile, mais c'est une donnée trop souvent manquante en France pour les transports urbains, contrairement à d'autres pays dans le monde où, la tarification dépendant de la distance parcourue, les passagers.km sont connus.

¹ Pour une présentation plus détaillée de la méthodologie de cette analyse, voir :

CROZET Y., FAIVRE D'ARCIER B., MERCIER A., MONCHAMBERT G., PEGUY P.-Y., 2019, « Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL ». Rapport pour le SYTRAL (Lyon), 114 p. - <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02191358>

FAIVRE D'ARCIER B., MERCIER A., PEGUY P.-Y., 2018, Prospective stratégique sur les ressources de financement des transports collectifs urbains de Bordeaux Métropole. [Rapport de recherche] LAET; a'urba. 2018, pp.33. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01854010>



Innovations dans les transports publics

Bernard Soulage, Président du Conseil Scientifique du GART

Les transports publics sont confrontés aujourd'hui à de nombreux défis qui existaient avant les deux grandes crises qu'ont constitué les manifestations des gilets jaunes et la pandémie. Ces deux événements, bien que de nature très différente, les ont amplifiés.

Que l'on veuille retrouver une clientèle inquiète pour sa santé, réussir à desservir les territoires peu denses auxquels les transports publics classiques sont parfois peu adaptés ou franchir un nouveau pas essentiel dans la transition énergétique, il s'agit au fond de trouver des innovations crédibles et acceptables économiquement et financièrement pour répondre à ses défis.

Beaucoup de ces innovations sont connues au moins sur le papier tant en matière de ressources énergétiques qu'en matière de moyen de transport ou de mode de régulation mais pour autant il me paraît indispensable d'insister sur la grande difficulté d'implémentation de ces innovations et de préciser trois règles qui peuvent permettre de les rendre réellement efficaces en sachant que bien sûr nous sommes tentés de vouloir aller « plus vite que la musique » et donc de contourner ces règles.

La première de ces règles est de se dire que toutes les innovations ne sont pas des innovations de rupture tant s'en faut. Même le TGV n'est que l'adaptation d'un projet qui existait avant la deuxième guerre mondiale et qui fut ressorti des tiroirs par les ingénieurs de la SNCF pour contrer le tropisme du Général De Gaulle séduit par l'aérotrain. On connaît la suite des deux.

Ainsi il peut être beaucoup plus efficace de combler quelques trous de la gamme de matériel plutôt que de vouloir trouver la pierre philosophale. C'est ce qui m'a personnellement inspiré pour lancer le concept de tram train et l'inaugurer dans la région Rhône-Alpes.

La deuxième de ces règles est d'accepter qu'une innovation met énormément de temps à passer du concept à la réalité. L'exemple le plus frappant est évidemment aujourd'hui celui des véhicules autonomes, qu'il s'agisse des véhicules de particuliers ou des véhicules de transport public, même si c'est dans ce dernier domaine qu'ils ont peut-être le plus d'avenir. Ainsi alors que tout le monde évoquait une introduction très rapide de

véhicules autonomes notre conseil scientifique alertait dès 2018 sur l'extrême difficulté de leur implantation dans le trafic réel. On sait ce qu'il en est aujourd'hui à peine trois ans après ce formidable engouement. Ceci vaut également en matière d'énergie. Là aussi on sent combien la quête de la pierre philosophale autour de l'hydrogène vert est à la fois absolument indispensable pour une vraie transition énergétique mais en même temps beaucoup plus complexe que ce que laissent entendre certaines annonces d'opérateurs énergétiques.

La troisième règle me paraît être de savoir prendre en compte les « effets de parc ». Ainsi, même lorsque l'innovation est réellement opérationnelle, il faut compter plusieurs années voire quelques dizaines d'années pour qu'elle devienne majoritaire dans un parc de moyens de transport. Il faut imaginer des mesures extrêmement volontaristes et coûteuses pour accélérer la mutation d'un parc vers un type de matériel réellement innovant. Ce délai de mise en place réelle dépend de la lourdeur du moyen de transport terrestre et donc est d'autant plus long (de façon quasi linéaire) que l'on passe de l'automobile individuelle au train de marchandises.

Ces trois règles n'invalident en rien le caractère absolument indispensable des innovations pour faire face aux défis du transport public mais elles supposent leur prise en compte pour fonder une stratégie réaliste et aussi mesurer l'ampleur des besoins économiques et financiers à mettre en œuvre.



Intercommunalité et Mobilités : des destins liés

Nicolas Portier, Délégué général de l'Assemblée des Communautés de France (AdCF)

Souvent présenté comme une « révolution silencieuse », le déploiement de l'intercommunalité s'est opéré depuis trente ans en concomitance avec le renouveau des transports publics urbains ; deux mouvements qui se sont apportés l'un à l'autre des appuis réciproques.

Dans leur immense majorité, les autorités organisatrices des mobilités (AOM) sont aujourd'hui devenues des intercommunalités à fiscalité propre (sous statut de métropoles, communautés d'agglomération ou communautés urbaines) ou des regroupements d'intercommunalités en syndicats mixtes.

On ne comprendrait rien aux enjeux contemporains de mobilité sans l'élargissement continu de nos bassins de vie et la nécessité d'adapter les périmètres de l'action publique aux défis du XXI^{ème} siècle. Préfigurée par les districts en 1959 puis les premières communautés urbaines de la loi de 1966 visant à doter nos « métropoles d'équilibre » d'institutions adaptées, l'intercommunalité s'est imposée à partir des années 1990-2000 comme la bonne réponse à l'émiettement communal français. Les encouragements donnés aux fusions de communes ayant largement échoué au cours de la décennie 1970 puis lors des premiers pas des lois de décentralisation, c'est la coopération intercommunale « intégrative », à fiscalité propre, qui sera fortement encouragée puis systématisée au cours des années 2010.

S'il prend son envol dès 1992 dans les espaces ruraux, le mouvement de regroupement des communes va connaître une nette accélération à partir de 1999 avec la loi dite « Chevènement ». Celle-ci crée la nouvelle catégorie juridique des communautés d'agglomération, leur accorde des incitations financières substantielles (via la DGF) en contrepartie de solidarités fiscales nouvelles (la taxe professionnelle unique) et de compétences importantes, dont les transports collectifs, y compris scolaires. Avant que n'apparaissent les métropoles au cours des années 2010, plus de 200 communautés d'agglomération vont se constituer en une décennie, leurs ressorts territoriaux connaissant plusieurs vagues d'élargissement lors des nombreuses fusions d'intercommunalités intervenues en 2012-2013 puis en 2017.

Les autorités organisatrices des mobilités (AOM) de statut urbain couvraient début 2021 à elles seules plus des deux tiers de la population française, avant que les communautés de communes aient à se prononcer à leur tour sur la prise de compétence (55% d'entre elles ayant opté au 31 mars 2021 pour devenir AOM).

Ces recompositions institutionnelles progressives ont eu plusieurs effets directs sur les réseaux de transport collectifs et les mobilités, en parallèle du très fort réinvestissement par les élus locaux des enjeux de mobilité.

Le premier effet a été de poser la question des transports collectifs publics au-delà des cœurs denses d'agglomération en apportant des réponses nouvelles au sein des tissus suburbains et périurbains. Paradoxalement, les raisons qui ont conduit au cours des Trente glorieuses au déclin des réseaux de transports collectifs (étalement urbain, primat des mobilités individuelles, éclatement des flux et des motifs de déplacements...) sont les mêmes qui invitent aujourd'hui à en organiser le renouveau, à travers des approches globales et intermodales des mobilités.

Le second effet a été de rattacher des compétences qui étaient gérées autrefois en « isolat » par des structures à compétence unique (syndicats, SEM...) à des autorités intercommunales agissant également en matière de développement économique, d'habitat, d'urbanisme, de transition écologique (déchets, climat-énergie...), de tourisme, d'équipements collectifs majeurs...

Outre son regain de prestige et d'intérêt, le sujet des mobilités a ainsi bénéficié d'une forme de « désenclavement » en s'insérant au sein de stratégies territoriales complètes, à 360°, que les projets d'agglomération ou les PLUi-HD (plans locaux d'urbanisme intercommunaux intégrant le plan local de l'habitat et le plan de déplacement) viennent aujourd'hui incarner.

Désormais en charge des Plans climat air énergie territoriaux (PCAET), mais aussi du pilotage des zones à faible émission (ZDF) dans les secteurs où elles deviennent obligatoires, les intercommunalités ont encore de nombreux défis à relever en matière de mobilité ; tant pour proposer des offres alternatives à l'auto-solisme que pour permettre aux territoires de s'engager réellement dans des stratégies bas-carbone.



Intermodalité : du rêve à la réalité

Camille Thomé, Directrice de Vélo & Territoires

Du rêve ...

2030. La part modale vélo a dépassé les 12%, ainsi que la stratégie nationale bas carbone le préconisait. Voyage d'affaire, excursion, voyage tout court... l'intermodalité n'a jamais été aussi évidente. La combinaison vélo train en particulier. Garer son vélo en Gare de Lyon-Part-Dieu est devenu un geste enfantin. Cette dernière offre 22 000 stationnements vélo à ses 220 000 voyageurs quotidiens. A l'arrivée en Gare de Caen, Lyon, Paris, Bordeaux, Troyes, Nîmes ou Vesoul, il est désormais simple de louer un vélo à la journée. Carte TER, coupon fréquence, abonnements divers, les services sont interopérables. Tant est si bien que l'utilisateur français ou européen peine à distinguer l'opérateur qui le transporte. Cela tombe bien, car honnêtement, il s'en est toujours opéré. La mobilité servicielle opère.

Depuis la généralisation des villes à 30 km/h, le stationnement push & pull, le déploiement de vélorues et la généralisation des ZFE, la nouvelle voiture des urbains, c'est le vélo. Pour se rendre à Paris, Lyon, Bordeaux, Perpignan, Dijon ou Lille, pour le business, les loisirs ou les vacances, français et visiteurs européens ont le réflexe intermodal. Certains par conviction environnementale, mais la plupart, il faut l'avouer, par préférence. Voyager rapidement n'est plus « in ». Voyager utile, confortablement et agréablement, en revanche, est un incontournable. Lieu de rendez-vous, de retrouvailles ou deuxième bureau, le train ? On n'en est pas loin. A destination, les touristes d'affaires, si convoités pour l'économie locale, se déplacent à pied, à vélo, en transports en communs ou partagés. Il est vrai que les mesures fiscales sur les carburants de l'aérien et de l'automobile individuelle ont contribué à changer la donne.

Le train de nuit est de retour et ses passagers avec. On dénombre beaucoup de vélos chargés à bord. Car les transports publics, train en tête, ont leurs aficionados chez les cyclistes qui relient ou repartent en train+vélo depuis l'Euro-Velo 8 – La Méditerranée à vélo, La Voie Bleue, l'EuroVelo 4 – La Vélomarine, ou l'historique EuroVelo 6 – Véloroute des fleuves qui relie Nantes à Budapest.

Les nombreux cyclistes français du quotidien choisissent leur destination de vacances selon quelques critères bien précis : la desserte ferroviaire, la capacité à se déplacer sans voiture sur leur lieu de séjour, la possibilité d'embarquer son vélo à bord ou enfin, l'assurance de pouvoir louer un vélo à l'arrivée. La coopérative ferroviaire Railcoop a misé, dès la conception de son offre, sur la clientèle intermodale et particulièrement sur les cyclistes. Bien lui en a fait. Ses liaisons Lyon-Bordeaux, Lyon-Thionville et Rennes-Toulouse qui desservent la France intérieure, sont un succès. Il n'est plus rare d'indiquer que l'on part faire des vacances à vélo depuis Châtelleraut, Châlons-sur-Saône, Guéret ou Cahors. Economie, emplois locaux et attractivité de la France intérieure ont été boostés au passage. Le trajet devient le voyage.

Les cars sont également bien pratiques. Les lignes régulières régionales ou nationales acceptent toutes les vélos non démontés, les lignes longue distance permettent de relier des destinations éventuellement lointaines et en revenir à vélo. Pour la plus grande joie des nombreux touristes français qui s'adonnent à une itinérance cyclotouriste pendant leurs congés. Tout comme on loue des skis ou des raquettes en station de montagne lors d'exceptionnels épisodes neigeux, on loue désormais un vélo adapté une fois à destination, à la gare routière, auprès de l'office de la mobilité et du tourisme ou à la gare. Embarquée, successive, servicielle et accueillie, l'intermodalité est devenue une clé de la mobilité du quotidien et des vacances en France.

... à la réalité

2021. La crise du coronavirus décline tout juste (on l'espère pour de bon) et le vélo en France a connu un bond sans précédent. Les fréquentations vélo en France ont connu un boom de 28% entre le 1^{er} janvier et le 2 mai 2021 et la même période en 2019. La politique cyclable nationale décolle et la LOM livre progressivement ses décrets pour faciliter l'intermodalité. Généralisation de l'emport de 5 vélos dans les cars Macron, emport de 8 vélos non démontés à bord des trains, seuils de stationnements vélos sécurisés dans les gares françaises avec au moins 76 000 places de stationnement sécurisés à déployer d'ici 2024 à leurs abords. Europe, Etat, AOM régionales et locales commencent à percevoir tout l'intérêt de l'intermodalité vélo-transports publics. Le plan vélo national ambitionne 9% de part modale vélo à horizon 2024 ? Avec +30% de fréquentation cyclable par an pendant trois ans, peut-être est-ce atteignable.

Car en 2021, la France est un pays en développement sur les questions cyclables. Une chose est certaine : la mobilité durable, inclusive et intelligente sera intermodale. Même si des chauffeurs de bus qui partageraient leur couloir sont parfois amenés à ronchonner, le vélo est l'allié des transports publics. En zones denses, les combiner et les prioriser pacifie le cadre de vie qui se (re)tourne enfin vers le citoyen et l'habitant. Leur combinaison seule permet d'opérer cet indispensable rééquilibrage de l'espace public. Des villes apaisées et plus sûres.

C'est autour du train, bien évidemment que les questions d'intermodalité avec le vélo se cristallisent. Cet été, combien de cyclistes se sont retrouvés éconduits, réservation en poche, pour embarquer leur vélo dans le TER, les weekends de forte affluence ? Combien sont-ils à s'être gratté la tête avec leurs vélos chargés à la vue d'escaliers sans goulotte ou d'un ascenseur trop petit (en panne) pour accéder au quai numéro 4 ? Combien de juilletistes en famille se sont retrouvés à piquer un sprint avec enfants, vélos et carrioles, à rassembler en panique le contenu éparpillé de leurs sacoches sur un quai avant de monter à bord à bout de souffle et en panique à l'idée que Kevin ait pu être oublié sur le quai ? Arriver 45 minutes avant le départ du train ne suffit pas à être sûrs d'embarquer ni même à anticiper que la rame vélo se trouvera réellement repère N. Les contrôleurs compréhensifs et serviables sont légion mais ne peuvent pas tout. Parfois aussi, ils seront tentés de voir les cyclistes, de plus en plus nombreux, comme des empêcheurs de faire rouler les trains. « Vous savez, bientôt, ce sera interdit d'embarquer avec la charrette du petit à bord ». Ou encore : « Veuillez plier et mettre votre vélo pliant dans sa housse

AVANT d'accéder au quai, porter vos 15 kilos de paquetage main gauche et pousser votre vélo plié main droite ».

Oui, il y a du boulot. Pourtant, le mariage sera heureux, c'est une certitude. Un regard du côté de nos voisins allemands ou néerlandais suffit à nous en convaincre. « C'est culturel », serez-vous tentés de dire ? Ne succombons pas à cette éternelle rengaine, c'est la meilleure excuse pour ne rien faire. En France, une part infinie des petits trajets du quotidien peuvent se pratiquer à vélo sans grands efforts (et avec pour résultat une bien meilleure santé). Une part importante des longs trajets sont possibles en transports publics et en train. La combinaison des deux ? Elle peut changer radicalement le rapport des Français à la mobilité et durablement décarboner nos mobilités. I comme Intermodalité, du rêve à la réalité.



Jalonnement

Anne Faure, Présidente de Rue de l'Avenir

L'année du quarantième anniversaire du GART est celle de la validation par les Nations Unies de la recommandation de limiter à 30 km/heures la circulation automobile dans les secteurs urbains. C'est un nouveau jalon dans la recherche du bien vivre en ville et une étape importante dans la lutte contre le réchauffement climatique. D'autres moments forts avaient précédé cette recommandation et notamment concernant l'hexagone.

- Jalons qui ont marqué les avancées du partage de la rue

La collaboration entre le GART et Rue de l'Avenir a permis de produire à partir de 2011 une plaquette de recommandation, « le Code de la Rue » concernant la cohabitation des différents modes et les règles de bonne conduite qui y contribuent. Cette coopération a fait suite à l'initiative de Rue de l'Avenir qui avait diffusé en 2005 et 2010 « Le Code de la rue : la rue dans le code de la route ».

Année après année et à la mesure de l'avancée des textes réglementaires, ce guide très apprécié par les collectivités territoriales a été mis à jour. Chaque version de la plaquette marque un jalon dans la recherche d'une ville apaisée où modes actifs et transports collectifs se conjuguent pour réduire les pollutions et nuisances et faire vivre l'espace public de nos villes.

On peut citer la mise en place des « zones de rencontre », des doubles sens cyclables, de la possibilité donnée aux maires de limiter à moins de 50km/heure tout ou partie de la surface du territoire communal et différentes mesures concernant le renforcement de la protection du piéton lors de la traversée de la chaussée...qui ont été diffusés dans les collectivités grâce au Code de la Rue.

- Jalons qui élargissent le monde des modes actifs

Depuis une dizaine d'années, l'augmentation de la pratique du vélo est visible dans les statistiques nationales et en particulier dans les grandes villes. Concernant la marche, des ouvrages d'auteurs connus et des tribunes dans les quotidiens nationaux ont pour thème les qualités du déplacement à pied pour les loisirs comme au quotidien.

Ce lent mouvement a connu une accélération très significative lors de la crise sanitaire. Le vélo et la marche ont bénéficié d'une augmentation très importante de leur fréquentation et sont devenus des outils indispensables en matière de santé publique, distanciation sociale mais aussi lutte contre la sédentarité.

Si les adeptes du vélo peuvent constituer une concurrence à l'usage du transport collectif, il n'en est pas de même pour la marche qui lui est complémentaire : accès à pied plus ou moins éloigné de l'arrêt, marche pour éviter une correspondance saturée, utilisation du bus ou du tram pour réaliser une partie d'un long trajet à pied...

Une enquête nationale lancée en 2020 concernant le ressenti des marcheurs et des piétons a recueilli 68 000 réponses, ce qui atteste du grand retour de ce mode quelques années après celui du vélo. Les français aiment marcher, c'est une bonne nouvelle pour le GART.

- Jalons qui marqueront la ville de demain

Il semble que sous l'effet de deux facteurs principaux, lutte contre le changement climatique et avancées technologiques, des évolutions significatives sont à l'œuvre et, en particulier, la répartition des modes de déplacement, mais aussi la forme de la ville, qui devra s'adapter pour rester accueillante à ses habitants.

La période récente a été celle du développement de nouveaux usages et de nouveaux modes de vie. La généralisation du télétravail, le recours accru aux achats par voie numérique et à la livraison à domicile, la prise en compte des effets de la sédentarité... semblent se pérenniser et créent de nouvelles attentes et de nouveaux besoins.

Si la crise sanitaire n'a pas été favorable au transport collectif, on peut penser que ce mode retrouvera sa place rapidement. Les mesures de restriction du stationnement prises par de nombreuses grandes villes sont de nature à accélérer la démotorisation des urbains qui sont de plus en plus mobilisés en faveur du climat et en lutte contre la pollution aérienne.

L'augmentation des trajets à pied et à vélo, qui s'affirme années après années, et la diminution des trajets motorisés individuels vont à terme créer une opportunité de remodeler l'espace public. Cette restructuration doit être anticipée pour faire une large place à la bonne insertion du transport collectif et à la végétalisation nécessaire à l'abaissement de la température.

Si beaucoup d'auteurs s'accordent sur ces éléments de prospective, l'évolution relève du temps de la ville qui est un temps long. Il est donc nécessaire de se mobiliser pour accélérer le changement, en particulier, en améliorant la complémentarité entre transports publics et modes actifs et en intégrant les préoccupations environnementales liées à la qualité de l'air.

Cependant, sans attendre cette révolution, nous sommes certains que la prochaine édition du Code de la Rue constituera sans doute un nouveau jalon important.

J

Japon

Guy Le Bras, Directeur général du GART

Quand on parle de transport public au Japon, on parle principalement de ferroviaire, une activité stratégique qui fait la fierté du pays. Privatisés depuis 1987, les Japan National Railways ont été divisés en 7 compagnies privées à vocation régionale. Ces compagnies, dont la plus importante est JR East,

ont peu de concurrence sur le créneau de l'intercité mais il existe 16 autres compagnies de transport ferroviaire à vocation régionale et des dizaines de compagnies locales qui sont totalement dans le champ concurrentiel.

Le personnel des JR est omniprésent dans les trains (deux conducteurs + une dizaine de personnels commerciaux par rame de Shinkansen) et pourtant la productivité des opérateurs ferroviaires japonais est, de loin, la meilleure au monde. Il faut dire que la Loi japonaise autorise les opérateurs à développer toute sortes d'activités commerciales dans le domaine des emprises ferroviaires. Ainsi JR East possède 162 centres commerciaux, des hôtels, des centres d'affaires qui participent pour près de 35% au chiffre d'affaires de l'opérateur. Alors que son réseau est quatre fois moins étendu que celui géré par SnCF Réseau, le chiffre d'affaires de JR East approche les trois quarts de celui de l'opérateur historique français.

Au niveau de la capitale (métro et trains urbains ou périurbains) et du pays (JR), le transport de personnes est une affaire rentable. Quiconque passe une journée dans le métro à Tokyo (minimum 1,5 € par trajet) ou achète un billet Tokyo-Nagoya (150 € l'aller simple pour 350 km) le comprend immédiatement. En retour, le service est impeccable ! En province, la situation est néanmoins plus contrastée avec des réseaux urbains parfois vétustes exploités par des compagnies privées sous financées comme c'est le cas, par exemple, pour le réseau de bus de Kyoto.

Cependant, d'une manière générale, le Japon est le pays de la technologie privilégiant l'innovation et la fiabilité dans tous les domaines. À titre d'exemple, on peut noter que le retard cumulé annuel sur la ligne de Shinkansen Tokyo-Osaka ne dépasse pas les 12 secondes ! Dans ce pays de l'exactitude, tout doit être prévisible... Dans les transports, cela implique une utilisation intensive des nouvelles technologies. Ainsi, la carte de paiement ferroviaire sans contact, appelée « carte SUICA », a été mise en service en 2001.

À contrario, et c'est le revers de la médaille, la réactivité en situation dégradée est relativement faible même si la résilience du transport ferroviaire après le tsunami de 2011 a montré de gros progrès en matière d'adaptation à une situation de crise particulièrement grave. De plus, la Délégation de Service Public à la française est malheureusement inconnue au Japon ce qui rend la pénétration de ce marché par des opérateurs étrangers quasiment impossible. La situation est néanmoins en train d'évoluer sous la pression de la saturation du trafic automobile et du retour d'expérience des autres pays industrialisés.



Kaizen

Frédéric Lahitte, Directeur général Iveco France

Acteur majeur et historique du transport collectif de personnes, Iveco France dispose de deux sites situés à Annonay en Ardèche et à Rorthais dans les Deux-Sèvres, pour lesquels la production est certifiée Origine France Garantie.

Kaizen est, un terme japonais qui signifie « analyser pour rendre meilleur ». Kaizen n'est ni une méthode, ni un outil, mais une véritable philosophie de développement continu, sans brusquerie ni grande réforme radicale, mais au contraire fondée sur la coopération, le bon sens commun, et s'appuyant sur l'implication de l'ensemble des acteurs de l'entreprise.

Cette philosophie Kaizen, c'est l'esprit même de la démarche d'amélioration continue WCM (World Class Manufacturing), mise en œuvre dans nos sites de production Iveco Bus et Heuliez Bus depuis 2007.

WCM est un programme d'amélioration continue de la production visant à accroître la performance de tous les aspects du processus de production. C'est une méthodologie de travail qui permet de garantir de hauts niveaux d'excellence en matière de productivité, de qualité et de délais mais également une réduction de notre empreinte environnementale.

Le WCM est une philosophie de management de l'entreprise qui s'appuie sur des idées issues de tous et qui implique toute la structure de l'entreprise, sans exception.

A travers cette approche, le Kaizen s'invite partout, aussi bien dans un bureau administratif que dans un atelier, par exemple d'assemblage d'Autobus. Travailler ensemble pour s'améliorer chaque jour devient plus qu'un ensemble d'outils ou de process, c'est un véritable mode de vie d'entreprise.

Dans nos usines Bus, nous mesurons chaque jour la puissance du Kaizen pour améliorer la sécurité de nos employés et de nos clients, la qualité de nos process et de nos produits, et l'implication de nos collaborateurs. Ainsi sur le site d'Annonay, un Kaizen est réalisé toutes les 12 minutes avec une implication de 87% des effectifs.

Grâce au Kaizen, et à travers la démarche WCM, nous avons pu réduire notre empreinte carbone de 48,4% sur les cinq dernières années et diminuer notre consommation énergétique de 26,1%.

Pour arriver à ce résultat, nous nous sommes inspirés des idées de nos opérateurs et de nos équipes pour mettre en place des projets tels que :

- La mise en place d'un système de gestion (Building Management System) : Il s'agit d'un outil numérique qui nous permet de piloter en temps réel tous les aléas de consommation énergétique pour optimiser notre prise de décision et réduire ainsi notre consommation
- L'utilisation des outils électriques à la place des outils pneumatiques pour éviter les pertes énergétiques et réduire là encore la consommation
- L'installation dans nos ateliers d'éclairages LED moins énergivores, et optimisés pour l'ergonomie de chaque poste de travail
- Le déploiement des technologies d'énergies renouvelables, comme des panneaux photovoltaïques, pour rendre nos bâtiments autonomes en énergie. Aujourd'hui, nous sommes autonomes en énergie tant pour notre bâtiment administratif que celui de la réception de nos clients.

D'ici 2030, nous sommes assignés comme objectifs une réduction de consommation de 30% et une réduction des émissions carbone de 60%.

Le Kaizen ne s'arrête pas aux portes de nos ateliers. Il est présent dans chaque véhicule que nous livrons, en impliquant davantage nos opérateurs dans l'amélioration de la qualité de nos produits au quotidien et en formant 100 % de nos opérateurs sur les bonnes pratiques de résolution de problèmes. La mise en place de systèmes numériques (Quality Matrix) permet de connecter les retours clients avec nos lignes de montage et d'agir ainsi avec agilité pour apporter des solutions rapides et efficaces. Cette recherche d'amélioration continue dans nos deux usines vise à garantir la qualité de nos produits et offrir à nos clients la meilleure expérience d'utilisation.



Keynésien

Yves Crozet, Président du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET)

Pourquoi, à l'occasion des 40 ans du GART, évoquer un économiste décédé il y a 75 ans ? La question se pose car les travaux de John Maynard Keynes (1883-1946) ne portent pas sur les transports ou la mobilité mais sur les questions monétaires, l'emploi et l'action de l'Etat. Sur ce point, il n'est pas le premier à avoir montré le rôle fondamental des administrations publiques. Dès la fin du XIX^{ème} siècle, l'économiste allemand Adolph Wagner (1835-1917) avait affirmé : « plus une économie est développée, plus la part des dépenses publiques s'accroît ».

Mais Keynes est celui qui a donné son nom à cette révolution à la fois scientifique et politique qui a confié à la puissance publique des missions qui ne cessent de s'étendre conformément à la « loi de Wagner ». L'ampleur des dépenses publiques qui ont accompagné la récente pandémie témoigne du fait que le laisser-faire n'est plus une option crédible à l'échelle macroéconomique. Les mécanismes de marché ne sont pas autorégulateurs. Il en va de même au niveau micro-économique. Les autorités et régulateurs sectoriels se sont multipliés depuis quelques décennies, non pas pour faire disparaître la concurrence et les mécanismes marchands, mais pour les encadrer, parfois étroitement.

De fait, les économies de marché sont aujourd'hui caractérisées non pas par l'ultralibéralisme, comme on l'entend parfois, mais par un hyper-interventionnisme public dont il faut se féliciter. L'intervention de l'Etat n'est plus circonscrite aux activités régaliennes de maintien de l'ordre (armée, police, justice), elle est inscrite au cœur même de la vie des affaires et de ce qui fait notre quotidien. Ainsi, en France, les dépenses publiques représentent plus de la moitié du produit intérieur brut (PIB) dont une majeure partie pour la protection sociale. Faudrait-il s'en inquiéter ?

Les administrations publiques centrales et locales déploient leurs activités dans trois domaines clés : la régulation macroéconomique via les politiques budgétaires et monétaires ; la redistribution des revenus, devenue massive

grâce aux systèmes de protection sociale ; la production de biens et services collectifs non marchands, c'est-à-dire gratuits ou vendus à un prix inférieur à 50% du coût de production. C'est dans cette catégorie que se situent les transports collectifs mais aussi les réseaux de transport. Ils relèvent des fonctions tutélaires des administrations publiques comme la santé, l'éducation, la recherche... Leur rôle dans l'amélioration du bien-être des populations est devenu une évidence.

Les transports collectifs illustrent parfaitement cet impératif qui associe amélioration de la qualité de vie et développement du rôle des administrations publiques, notamment des collectivités territoriales. Les 40 ans du GART précèdent de peu les 40 ans de la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) votée en 1982 et progressivement enrichie par la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain, 2000) ou encore la LOM (Loi d'orientation des mobilités, 2019). Ces étapes législatives ont scandé la montée en puissance du rôle des autorités organisatrices des transports (AOT) désormais appelées à devenir des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Aujourd'hui, dans le champ de la mobilité, une ville, une métropole ou une région doivent assumer le legs de l'héritage keynésien en assurant une triple fonction : production, redistribution et régulation.

- Production des services de transport urbain car la vitalité d'une agglomération dépend de la qualité de son offre de transports collectifs. Le champ de cette activité s'étend aujourd'hui avec les nouvelles mobilités comme le covoiturage ou les deux-roues en libre-service.
- Cette offre, de plus en plus diversifiée, doit aussi prendre en compte les questions de redistribution. Les transports collectifs sont indispensables la population qui n'a pas d'autre mode de transport motorisé. Pour tenir compte de la situation économique des usagers, la tarification solidaire permet aussi de moduler le prix de l'abonnement en fonction du niveau de revenu du ménage.
- Le passage des AOT aux AOM ouvre la voie à de nouvelles missions qui conduiront les autorités à s'intéresser à la régulation de l'ensemble des mobilités urbaines. Les engagements climatiques, le respect de la qualité de l'air et une meilleure affectation des espaces publics vont pousser les AOM à s'intéresser à toutes les mobilités, et pas aux seuls transports collectifs qui représentent souvent une faible part des déplacements.

Cette extension passée et à venir du rôle des autorités organisatrices conduit à s'interroger sur leur financement. Les ressources des AOM ont aujourd'hui diverses origines : les usagers, la fiscalité générale, une fiscalité affectée

comme cette spécificité française qu'est le Versement Mobilité (VM) et, ce qui est typiquement keynésien, l'endettement. Dans les plus grandes agglomérations, ces deux derniers postes occupent une place croissante alors que les recettes commerciales sont souvent faibles voire nulles en cas de gratuité. Dans quelques villes européennes, une ressource nouvelle existe sous la forme d'une tarification de la mobilité routière (VP, VUL, Camions...). Quels seront les choix en France dans les prochaines décennies ?

Il y a 50 ans, le président Richard Nixon affirmait « désormais nous sommes tous keynésiens ». La formule est plus que jamais d'actualité, mais être keynésien, cela a un prix !



Kilomètre (dernier)

Laetitia Dablanc, Directrice de Recherche, Université Gustave Eiffel

Nous n'avions qu'une vague idée de ce que pouvait être le « dernier kilomètre » mais depuis le boom du e-commerce encore accéléré par la pandémie de Covid-19 nous savons que ce kilomètre (qui peut en fait mesurer une centaine de mètres ou plusieurs kilomètres), c'est celui de la logistique : le segment final d'une longue chaîne de transport des marchandises qui organise l'approvisionnement des entreprises, des services publics et des habitants. Le dernier kilomètre relie par toutes sortes de modes l'entrepôt final au destinataire ultime de la marchandise. Sans doute parce que les livraisons à domicile nous les rendent plus familiers, les travailleurs du dernier kilomètre sont désormais reconnus comme essentiels et font dorénavant partie des préoccupations médiatiques et institutionnelles. Le dernier kilomètre fait naître des métiers nouveaux, des innovations et quantité d'algorithmes. Un immobilier logistique du dernier kilomètre apparaît, avec des entrepôts urbains à étages, des « micro-hubs », des « hôtels logistiques » ou autres « dark stores ». Ils permettent la mise en œuvre d'un « dernier kilomètre de courte distance » qui peut se faire au moyen de fourgonnettes électriques, vélos, vélo-cargos, voire

de livreurs à pied accompagnés de robots suiveurs, comme on les voit pour les livraisons du e-commerçant JD dans les villes chinoises.

Le dernier kilomètre engendre également des nuisances que les villes veulent maintenant mieux maîtriser. Le transport des marchandises génère de 25% à 30% des émissions de CO₂ et 30% à 40% de celles des NOx et des particules liées au transport urbain (Laboratoire Aménagement, Economie, Transports). Dans la réalité des pratiques, l'efficacité logistique a des contreparties environnementales, sociales et urbanistiques pour les villes, amplifiées par des comportements de consommateurs de plus en plus friands d'un e-commerce devenu « omni-canal ». Être livré dans la journée, voire de façon 'instantanée' devient banal. Les flux en cause sont importants et croissants. Chaque jour, les établissements de Bordeaux Métropole pour recevoir ou expédier des marchandises nécessitent 80 000 opérations logistiques, une donnée assez stable qui croît surtout avec la croissance économique de la métropole (Laboratoire Aménagement, Economie, Transports). Les ménages, eux, reçoivent 35 000 livraisons quotidiennes et ce chiffre est en forte croissance. Le e-commerce de marchandises en France a augmenté de 32% en 2020 (FEVAD), un rythme à peine ralenti au premier trimestre 2021.

Une partie des atteintes à l'environnement du dernier kilomètre a commencé à diminuer. Du fait du renouvellement des flottes, les livraisons en ville se font aujourd'hui avec des véhicules moins polluants. Les grands comptes s'engagent dans l'utilisation de véhicules électriques et les sociétés de vélos-cargo prospèrent, montées par des start-ups locales (<https://lesboitesavelo.org/>), utilisant du matériel roulant et des conteneurs très souvent de fabrication française ou européenne. Des réorganisations (optimisation et massification des flux) permettent aussi de réduire les véhicules-km et mieux remplir les véhicules. Mais il reste beaucoup de véhicules utilitaires anciens et polluants. C'est en particulier le cas pour le transport des colis, qui relève dans le dernier kilomètre de petites sociétés sous-traitantes aux faibles marges. Les camionnettes électriques sont encore trop chères à l'acquisition pour des PME peu enclines à raisonner en coût total et opérant dans des villes sous-équipées en bornes de recharge rapide sur la voirie. Les municipalités françaises de leur côté mettent en place des zones à faibles émissions, mais aujourd'hui en comparaison de ce que font nos voisins européens ces ZFE sont encore peu nombreuses et souvent mal contrôlées. Les prestataires logistiques sont en fait plutôt attentistes car les projets de régulation stricte des véhicules polluants ont été dans le passé peu suivis d'effets concrets, par manque de moyens de contrôle automatique notamment. Ces incertitudes constituent l'un des principaux obstacles à une évolution concrète des flottes et des façons de livrer pour le dernier kilomètre,

même si les évolutions législatives récentes (loi d'orientation des mobilités et loi climat) vont accélérer leur mise en place.

Sur le plan social, le dernier kilomètre emploie des dizaines de milliers de salariés, intérimaires et indépendants du transport, pour le compte de grands groupes ou pour leurs petits sous-traitants urbains, sans oublier les très nombreux salariés des entreprises industrielles ou commerciales qui livrent pour compte propre. Plus récemment, sont apparus des livreurs indépendants d'un nouveau genre, les micro-entrepreneurs des plateformes numériques. Ceux-ci exercent le plus souvent à plein temps et sont désormais plus de 50 000 en France, pour un métier qui n'existait pas encore il y a cinq ans (Chaire Logistics City). Ils sont nombreux à utiliser un scooter ou une voiture, ce qui les rend vulnérables sur le plan juridique : le code des transports français impose pour toute utilisation de véhicule motorisé une licence de transport de marchandises, que dans leur immense majorité ils n'ont pas. Les livreurs sont aussi nombreux à utiliser les vélos en libre-service, ce qui pose des problèmes de sur-utilisation des véhicules à certaines heures. On peut voir dans ces nouvelles activités des opportunités de travail pour des personnes précaires, dans des villes qui perdent progressivement leurs emplois peu qualifiés. Mais les conditions de travail se dégradent. Le plus important pour ces nouveaux livreurs est désormais une meilleure rémunération, des protections effectives et une vraie qualification professionnelle. Il faut former les jeunes vers un dernier kilomètre plus qualitatif. Ces évolutions nécessaires sont d'autant plus importantes que la logistique urbaine va connaître davantage encore de bouleversements technologiques. Les exigences de zéro artificialisation nette (ZAN) vont nécessiter des innovations architecturales pour réduire l'empreinte foncière des entrepôts (entrepôts souterrains, verticaux comme en Asie, ou dans les délaissés urbains comme sous le périphérique parisien récemment). Les objets connectés et le traitement des données massives vont réorganiser les chaînes logistiques ainsi que la gestion par les municipalités des trafics logistiques. Les drones et les robots de livraison, devenus considérablement moins chers, pointent le bout de leur nez. Enfin, l'urgence climatique et les demandes sociétales vers des consommations plus locales et une économie urbaine plus circulaire font bouger les lignes et transforment déjà le « dernier kilomètre ».



Liberté

Gilles Dansart, Journaliste, rédacteur en chef de Mobilettre

Comment se fait-il que la voiture individuelle demeure un symbole privilégié de la liberté ? Pourquoi tend-elle à correspondre au plus près de l'idée de la liberté du plus grand nombre : faire ce que l'on veut, vivre sans contraintes ? Je prends ma voiture quand je veux, j'y suis bien, souvent seul. Je peux ne pas voir l'autre, j'écoute à tue-tête, je téléphone...

Nous sommes nombreux à avoir nos madeleines de Proust au volant. La plus répandue, ces émissions de radio en direct, a *fortiori* du temps où les podcast n'existaient pas, qu'aucun autre endroit ne vous permet d'écouter en aussi grande quiétude. Pour moi Brassens est mort sur France Inter un jeudi d'octobre 1981, j'étais à l'arrière d'une Renault 16 sur une route de Sologne, la Supplique pour être enterré sur la plage de Sète ne m'a plus jamais quitté. D'autres souvenirs seraient-ils moins avouables à l'époque de l'éco-responsabilité ? Ces routes du monde sillonnées dans des voitures dont on s'éprend d'autant plus légèrement qu'on les quittera à l'aéroport, des accélérations qui vous grisent et satisfont vos coupables pulsions de puissance... un travers plutôt masculin, avouons-le.

La liberté de l'automobiliste serait donc la liberté éprouvée, ressentie. Un sentiment de liberté, alors ? Car seul dans ma voiture, parce que je ne veux pas voir l'autre, j'en deviens parfois agressif, quand l'autre surgit et me gêne, et j'oublie la prudence. La société a d'ailleurs longtemps caché une accidentologie que la raison n'aurait pas dû ignorer – le record, en 1972 : 18 034 décès (comptabilisés dans le mois qui suivait l'accident) !

Seul dans ma voiture, grisé et tranquille, je minore les contraintes que draine la route : les embouteillages, le carburant, l'entretien et... l'insécurité.

En référence à cette forme d'absolue liberté, le transport en commun traîne une mauvaise réputation. Est-ce seulement parce que les gens n'aiment pas qu'on suive une autre route qu'eux ? Dans les transports en commun il fait chaud en été et froid en hiver, on est serré, ça sent mauvais, c'est souvent en

retard et puis ce n'est pas toujours très accessible ni très sûr, notamment pour les femmes. Malgré de gros efforts des collectivités, des opérateurs et des industriels, ce tableau noir continue à cristalliser l'image d'une altération de la liberté fondamentale, subie dans le transport public.

Pourtant, vous les avez forcément vous aussi, ce genre de souvenirs qui vous fait aimer le transport public. Un abribus planté au milieu de la campagne où l'on attend avec un petit zeste de fébrilité le car annoncé sur la fiche horaire ou son smartphone, et quand il arrive on ressent ce soulagement qui est comme un cadeau. Ce train du matin à Rome qui vous emmène tranquillement à Ostie, le petit café à la sortie de la gare avec des tramezzini, une entrée en matière idéale pour arpenter des heures durant les allées d'un site archéologique exceptionnel.

Dans un métro, un bus, un tram, je suis dans la société, telle qu'elle est avec ses règles et ses risques. Socialement et démocratiquement, la liberté est toujours vécue avec les autres. Je ne suis pas dans l'absolu, mais je suis là, ici et maintenant, avec les autres. Dans le métro, le bus ou le tram ou le train, je ne peux ignorer ni les autres ni les contraintes liées à la vie en commun ; je les reconnais utiles, je les accepte. En cela je fais un acte civil, et je me préserve contre l'illusion de la liberté dans laquelle je m'enferme quand je suis automobiliste.

Bon, à l'heure des peurs Covid, jouer la sociabilité libératoire contre la liberté du repli c'est un peu audacieux. Mais pourquoi pas ? Et si les libertés collectives, construites sur l'idéal du partage et de la bienveillance contre les idéologies du moi libéral, redevaient les fils rouges du vivre ensemble ?

C'est bien joli tout ça, mais on est loin du quotidien gris et pénible, celui des quais blafards, des RER bondés et des bus chaotiques du matin. Hors nouveaux projets qui flattent à juste titre l'ego d'architecte des dirigeants, c'est souvent la plus grande ingratitude qui accompagne les soutiers du quotidien, salariés comme voyageurs. Ceux-là, on ne les a même pas applaudis pendant le premier confinement. La société leur fait payer des sous-investissements qu'il faudrait reprocher à d'autres. Pourquoi tant de mépris persistant à leur égard ?

Que vaut la liberté pour le voyageur qui en aperçoit si peu le ciel bleu ?

Le pognon n'est jamais dingue quand il adoucit la pénibilité des parcours quotidiens. A six heures du matin le métro et les bus ne ressemblent pas à ceux de neuf heures. Les voyageurs dans leur majorité y circulent par contrainte et absence d'alternative. Construire une mobilité partagée et durable de haut niveau, c'est faire d'un acte contraint un acte choisi et libre, à travers l'accès au

transport pour tous. L'amélioration du confort et de la sécurité devrait être une obsession de toutes les gouvernances politiques.

En attendant... faisons un pari : avec la fin du thermique on pourrait sortir progressivement des logiques modales pour se diriger enfin vers une multimodalité intégrale et accessible. On ne croit guère à une substitution massive des voitures actuelles par des véhicules électriques, le seul scénario des bornes de recharge en nombre suffisant pour absorber les pics de circulation aboutit à une hérésie.

Il va donc falloir construire les bases d'une autre liberté de circuler. Quelle autre solution pour affronter la décarbonation dans une temporalité réduite ? Attendre les miracles de la technologie ou s'organiser sérieusement, collectivement ? Voilà un beau sujet de stratégie politique pour l'avenir des mobilités. Ma liberté à moi, ou de nouvelles libertés collectives ?



Lien(s)

Sonia Lavadinho, Géographe et anthropologue urbaine, chercheuse à l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne), fondatrice de Bfluid

Nous ne bougeons pas uniquement pour bouger. Cela a l'air d'une lapalissade, mais cela va mieux en le disant. La mobilité est toujours une demande secondaire, une résultante du fait que nous souhaitons nous rapprocher de quelqu'un ou de quelque chose qui nous importe pour mieux vivre. Nous sommes toujours en mouvement car nous sommes toujours en quête : d'eau et de nourriture, d'habits et d'abris, d'amour et d'amitié, de savoir et d'apprentissage, de culture et de délasserment, de nouvelles expériences, de mieux-être et de joie de vivre, et d'argent comme facilitateur pour atteindre ces buts premiers que nous nous fixons.

Qu'est-ce qui nous meut ? Arrêtons-nous ici un instant, car cette question est plus importante qu'il n'y paraît. Pourquoi bouger, in fine ? Qu'est-ce qui nous meut vraiment ? Remarquons au passage que les motifs généralement évoqués pour justifier nos déplacements – travail, achats, loisirs – ne font qu'effleurer la surface : ils ne reflètent pas les motivations profondes qui nous meuvent.

Notre but premier dans la vie, c'est de rentrer en Lien et de renforcer constamment ce lien : avec nous-mêmes, avec les autres et avec le Vivant qui nous entoure. La mobilité est certes un moyen pour fabriquer du lien, mais un moyen très imparfait, au regard des deux autres moyens de fabriquer du lien à notre disposition que sont la co-présence directe et la télécommunication. Raison pour laquelle il convient toujours de pondérer le coût-bénéfice de se mettre en mouvement physiquement à l'égard de ces deux autres modalités relationnelles qui n'impliquent pas de bouger.

Car la mobilité coûte. Du temps, de l'énergie, de l'effort, de l'argent. Le temps, surtout, est irremplaçable, car par essence non renouvelable. De ce fait, il constitue la vraie ressource rare à laquelle nous faisons carburer nos vies : 30 000 jours. 4 000 weekends. Voilà notre capital à la naissance, si nous projetons de vivre jusqu'à 80 ans comme nous autorise à l'imaginer l'espérance de vie moyenne en Europe actuellement. C'est bien peu, vous en conviendrez. Surtout qu'à ce stade-ci de ma vie j'ai déjà, et vous aussi qui me lisez, quelques cheveux blancs qui m'indiquent qu'il ne me reste plus que quelques 1 800 weekends à vivre. Je ne sais pas vous, mais moi, ça me donne le cafard ! De quoi attraper encore quelques cheveux blancs de plus.

Nous passons en moyenne 5 à 7 ans de notre vie à bouger. C'est d'autant moins négligeable que le temps consacré à bouger implique toujours un renoncement à autre chose que nous aurions pu faire pendant ce temps-là. Pour le coup, nous ne prendrons pas le temps le matin pour paresser un peu longuement au lit, méditer ou lire notre bouquin préféré, aller courir ou nager, jouer un peu plus avec nos enfants ou partager un café de plus avec notre conjoint(e) en profitant du soleil qui se lève sur notre terrasse. Le soir, rebelote : nous ne resterons pas un peu plus longtemps pour l'apéro afterwork avec nos collègues de travail, nous sauterons le dessert après le repas, la glace et la promenade digestive après le ciné et nous ne prendrons pas un dernier verre « pour la route » avec nos amis le soir. Car nous sommes pressés, n'est-ce pas ? Mais pourquoi toujours si pressés ? Pressés de bouger, pardi !

Nous pensons être libres de nos mouvements, sans percevoir l'évidence. Que nous ne sommes jamais aussi bien qu'en Lien, et que ce lien se tisse surtout dans la co-présence générée par les dynamiques de proximité. Nous étions pourtant heureux dans notre 2 pièces trop à l'étroit et trop bruyant en plein centre-ville où nous avons emménagé tout amoureux à la sortie de la fac. Avec le jardin public en bas de chez nous et une rue bordée de terrasses à deux pas, nous étions tout le temps dehors. Nous nous déplaçons à pied et à vélo, et allions tout le temps au ciné, au théâtre, boire des verres avec les copains, et même dîner en amoureux une fois par semaine, pour entretenir la flamme. Et

ces fameux 4 000 weekends ? Ah ben pas de doute, ils étaient bien remplis, car nous les passions toujours au bord de la mer, en train de surfer sur les meilleures vagues de la côte basque. Mais voilà les poussettes qui débarquent dans notre quotidien. Tout à coup, le 3ème étage sans ascenseur paraît plus compliqué à gérer, le 2 pièces vraiment trop petit, et nous voulons croire à la distance qui nous promet des jours meilleurs : quelques m² de jardin pour que nos enfants puissent gambader librement tandis que nous sirotions un apéro autour de la piscine ? Nous voilà repartis 30 km plus loin, en troisième couronne. C'est génial car nous sommes à moins de 5 minutes de l'autoroute. Et des bouchons, mais ça on n'y avait pas vraiment pensé. Bizarre, les enfants sont épuisés après une heure dans les bouchons et ne courent pas tant que ça dans le jardin. Nous ne sirotions pas trop de verres non plus, tiens, ça aussi c'est bizarre, les copains ne nous rendent plus visite depuis que nous habitons à la campagne. Ils n'ont pas de bagnole et ne comprennent pas notre choix de se terrer dans un trou perdu. Du coup on a acheté un barbecue pour rien. Et puis on a à peine fini de payer la première tranche de cette maison que notre conjoint(e) nous propose déjà de divorcer. Il paraît que nous ne nous voyons plus, à force de passer tout notre temps dans les bouchons. Mince alors ! Dépités par cette séparation, nous décidons de repartir à la poursuite du bonheur sous d'autres cieux encore plus lointains. Cela tombe bien, il y a une promotion à l'horizon, mais cela implique de se rendre à la Défense 3 fois par semaine. Nous sommes ravis de cette opportunité de télétravail partiel post-Covid qui nous permet d'envisager de rester près des enfants et surtout du bord de la mer, car ça, la mer, nous y tenons, surtout dans le monde de l'Après. Le monde de l'Après, vraiment ? Nous voilà un jour sur deux à boire ce café infâme sur le TGV Paris-Hendaye. Pas le temps pour se faire des nouveaux copains : à la Défense c'est pourri pour boire des verres de toute façon, et lorsque nous arrivons à presque minuit à Hendaye c'est un poil tard. Dans ce TGV il y a bien quelque part notre futur conjoint(e), pendulaire comme nous, mais nous ne devons pas avoir les mêmes horaires. En tout cas on ne l'a pas encore croisé(e). Du coup on en attrape une tendinite à force de swiper à gauche sur Tinder pendant le trajet retour, épuisés que nous sommes pour tenter d'engager la conversation avec le potentiel conjoint(e) assis en face de nous. Et tiens, c'est bizarre, là encore. On dirait qu'on a moins de temps pour le surf qu'avant. L'appel du large est toujours là, à battre en sourdine au fond de nos cœurs, mais le weekend on rampe déjà assez comme ça : La Défense – Hendaye c'est plus de 800 kilomètres. Au bas mot, cela nous prendrait une semaine pour y aller à pied, nous apprend Google, et encore ce serait sans jamais s'arrêter. Alors aller se mettre sur une planche pour battre les vagues, ça ne va pas la tête ?

Mais nous continuons d'y croire dur comme fer, à la vitesse qui va nous permettre de toujours plus vaincre cette distance qui nous sépare, qui toujours nous sépare, plus qu'elle nous unit, à ce que nous voulons vraiment.

Les années passent, elles aussi, plus vite qu'avant, et nous devenons malgré nous des prisonniers de cette fuite en avant, soumis que nous sommes à ce paradoxe de plus de notre civilisation extractive : nous nous arrachons constamment à l'ici et maintenant – et c'est toujours un déracinement, même à l'échelle nano de nos pendularités quotidiennes – pour aller voir ailleurs si l'herbe y est plus verte. Toujours plus vite, toujours plus loin, tel a été le credo porté par la vapeur et le moteur à explosion depuis bientôt deux siècles. La mobilité a été perçue, à juste titre d'ailleurs, comme le grand accélérateur de tous les possibles, et nous avons embrassé goulument le parti-pris de bouger. Mais ce parti pris est devenu depuis un emballement dont nous ne maîtrisons plus toujours le pourquoi. Nous en consommons des kilomètres, des kilojoules et des tonnes de carbone par an pour nous faire soi-disant gagner du temps en faisant faire à nos moteurs ce que nous ne voulons plus faire à notre corps : le mettre en mouvement, un pied devant l'autre. Prendre le temps d'aller lentement et de savourer cet ici et maintenant duquel nous voulons toujours nous échapper. Le présent, pourtant, est aussi inévitable que la gravité, n'en déplaise aux épris de futur que nous sommes. Mais les mythes ont la vie dure, et nous croyons ferme en un Ailleurs meilleur et en des lendemains qui chantent. Hyperloop et le drone Ehang vont bientôt remplacer ces TGV obsoletés, et serviront enfin un vrai Nespresso. Et puis le véhicule autonome sera bientôt de la partie pour nous sauver de ces satanés bouchons. J'ai déjà commandé le mien, en version jacuzzi avec un abonnement Netflix Skyline inclus, pour pouvoir regarder des films pendant que je sirote du champagne pendant toute l'heure de pointe. Du coup je suis moins pressée de rentrer. Mais mon cyber-compagnon qui me masse les épaules ne vaut pas mon ex avec ses coups de gueule et sa soif de surfer sur des vraies vagues, lui. Celui-ci, ce n'est même pas la peine d'y penser. J'ai beau m'être payée le modèle dernier cri, il n'est pas encore étanche. Soupir.

Pris dans le tourbillon de la Grande Accélération, nous avons perdu de vue l'essentiel. A savoir, que la mobilité ne sert que si elle sert à créer du Lien. Nous nous épuisons à en vouloir toujours plus, de ce lointain censé nous rendre plus heureux, mais au fond, quoi de plus relationnel que cette mobilité qui nous ramène au plus près de qui nous sommes ? Restons donc sur nos deux pieds. Voilà qui pourra peut-être enfin nous rendre heureux !



Méthanisation

Caroline Maleplate, Délégué Mobilité Propre, en charge de la promotion du BioGNV-GRDF (2019-2021)

La méthanisation désigne le processus de fermentation de déchets organiques issus de résidus agricoles, d'effluents d'élevage et de déchets des territoires pour produire du biogaz.

Les déchets organiques introduits à l'intérieur du digesteur du site de méthanisation, fermentent plusieurs dizaines de jours, à une température entre 35° et 60°. Privées d'oxygène, les bactéries naturellement présentes transforment alors le tout en biogaz.

Une fois épuré, il atteint le même niveau de qualité que le gaz naturel et peut donc être injecté dans les réseaux après avoir été contrôlé et odorisé. On l'appelle alors biométhane ou gaz vert.

En complément, le processus de méthanisation ne se limite pas uniquement à la production de biogaz. Il génère également un coproduit appelé digestat. Engrais organique naturel, il peut être épandu sur les terres agricoles et se substitue ainsi aux engrais minéraux d'origine fossile.

Le gaz vert est une énergie 100% renouvelable, locale, durable, stockable qui apporte des retombées économiques aux territoires. Le gaz vert issu de la méthanisation est une énergie qui répond parfaitement aux enjeux sociétaux qu'ils soient économiques, sociaux et environnementaux.

Tout comme le gaz naturel, le biométhane sert à chauffer, cuisiner mais pas seulement... Utilisé comme carburant – le BioGNV –, il offre une solution économique et écologique pour le transport de marchandises et de personnes.

Le BioGNV, utilisation carburant du biométhane issu de la méthanisation, est la version 100% renouvelable du GNV (Gaz Naturel Véhicules).

Le GNV, comme le BioGNV, présente une solution immédiatement disponible pour réduire drastiquement la pollution de l'air. Tous les véhicules qui roulent au gaz, quelle que soit leur génération, bénéficient de la vignette Crit'Air 1, un certificat qui les autorise à circuler lors des pics de pollution et dans les Zones à Faible Emission (ZFE). En 2020, il s'est vendu plus de bus au GNV/BioGNV que de bus diesel.

Tout comme le gaz vert tend à remplacer le gaz naturel, l'usage du BioGNV progresse. Il permet de contribuer à la lutte contre le changement climatique avec plus de 80% de réduction des émissions de CO₂ par rapport au diesel.

Le BioGNV offre une solution économique et écologique pour le transport de marchandises et de personnes. Il répond dès aujourd'hui aux nouvelles exigences en matière de mobilité durable et aux attentes des utilisateurs.

Près des 20% des véhicules qui roulent au gaz roule dès aujourd'hui au BioGNV, un carburant issu de la méthanisation.



Métro

Nathalie Appéré, Présidente de Rennes Métropole, maire de Rennes

Si les Rennaises et les Rennais auraient bien du mal, aujourd'hui, à imaginer leur ville sans la présence structurante du métro, il n'en a pas toujours été ainsi.

À Rennes, la première ligne de transports en commun remonte à 1897. Une ligne de tramway vient alors relier une grande partie du centre-ville à la gare de Rennes, encore trop excentrée. Après la Seconde Guerre mondiale, le tramway est abandonné au profit des autobus. Puis les Trente glorieuses marquent l'âge d'or de la voiture. Ça n'est qu'à partir du milieu des années 1980 que l'agglomération rennaise se met en quête de solutions nouvelles en matière de transport. La croissance démographique est forte, signe du dynamisme et du développement économique du territoire, mais elle s'accompagne d'importants problèmes de circulation. Ne rien faire condamnerait le centre-ville de Rennes à l'asphyxie.

Edmond Hervé, alors réélu maire de Rennes pour un deuxième mandat, engage une intense réflexion sur un Plan de Déplacements Urbains qui pointe la nécessité de créer un Transport Collectif en Site Propre. Deux moyens de

transport sont alors comparés sur le corridor le plus dense de l'agglomération : le tramway et un métro léger.

C'est finalement le métro de type VAL – véhicule automatique léger – qui l'emporte. Il constitue un moyen de transport à la fois rapide et efficace. Il permet de desservir la ville sans défigurer le centre historique aux rues étroites, contrairement au tramway. C'est un choix politique fort et ambitieux, qui induit un coût très important. Rennes devient alors la plus petite ville au monde à se doter d'un métro pour faciliter les transports du quotidien, renforcer l'attractivité du centre-ville et donner à chacune et chacun plus de liberté de mouvement.

Les travaux débutent le 8 janvier 1997. Ils dureront cinq ans. Construire un métro est un vaste chantier. Rennes vit au rythme des travaux avec la construction des infrastructures pour le métro aérien, et la mise en action du tunnelier baptisé Perceval. Il pèse 573 tonnes et creuse jusqu'à 500 m³ de terre par jour. C'est lui qui percera les 3,5 kilomètres de tunnel profond dans le sous-sol mouvementé de la ville. Un projet aussi innovant et complexe comporte forcément une part d'aléa. Comme en 1998, lorsqu'on découvre, place Sainte-Anne, des vestiges de l'antique Condate : plusieurs pans de l'histoire de Rennes s'entremêlent.

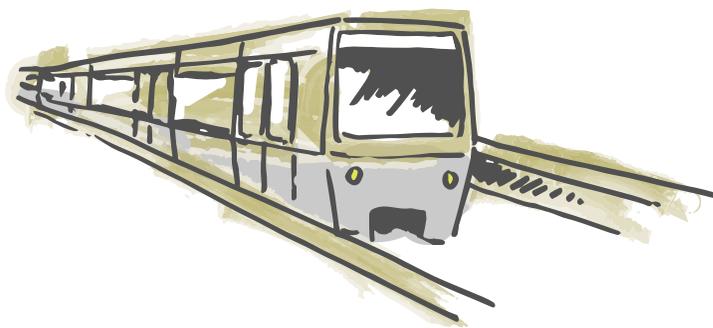
Le jour de l'inauguration, le 15 mars 2002, les Rennaises et les Rennais se pressent place de la République pour tester ce nouvel équipement, alors que l'on parle déjà de la construction d'une seconde ligne de métro. Les transports urbains demandent des investissements très lourds qui portent sur le long terme, ainsi qu'une capacité de projection et d'anticipation. Dès la première année, le VAL transporte 20 millions de passagers. Le métro désengorge le centre-ville et permet de restructurer le réseau de bus. La croissance de la fréquentation est constante, jusqu'à dépasser les 30 millions d'usagers sur l'ensemble de l'année 2014. En 2017, Rennes Métropole remporte le pass d'or des mobilités Ville Rail & Transports, devenant la première intercommunalité à figurer pour la troisième fois au palmarès. Comme toute chose marquée du sceau du succès, le métro rennais semble avoir toujours été là.

L'étude d'opportunité pour la construction de la ligne b du métro débute en 2001. Un métro redessine une ville, il est un point de rencontre, de croisement. Mais surtout, il doit servir l'ensemble des habitants, desservir tous les quartiers. Avec 1,5 millions de déplacements par jour, l'attente des métropolitains pour une ligne de métro plus étendue est forte. Les travaux démarrent en 2014. Cette nouvelle ligne doit permettre d'éviter plus de 50 000 déplacements automobiles par jour et de redéployer l'offre de bus vers l'extra-rocade. On prévoit 94 000 voyages quotidiens, jusqu'à 112 000 en 2024.

L'ambition est grande, à la mesure d'un chantier exceptionnel qui mobilise quelque 1200 entreprises, et 1000 à 1200 équivalents temps plein en moyenne par année de construction. La ligne b fait 14 kilomètres, dont 8,6 kilomètres en tunnel profond. C'est une infrastructure lourde, sur laquelle circulera la dernière génération de métro automatique VAL – le Cityval – en toute légèreté. Les stations de métro sont conçues pour embellir les quartiers, les redynamiser. Avec des œuvres d'art sur l'espace public, des aménagements autour des stations pour faciliter les mobilités douces et des parcs relais aux terminus pour l'intermodalité.

C'est une véritable révolution des transports qui est engagée pour transformer les déplacements des Rennais et des Métropolitains. Les deux lignes de métro constituent l'armature du réseau de transports publics, auquel s'articulent les lignes de bus ou les futures lignes de trambus, pour prolonger les lignes de métro à l'horizon 2030. C'est aussi une révolution écologique, à l'image de l'engagement de Rennes Métropole pour privilégier les mobilités décarbonées.

Cet esprit pionnier s'imprime enfin dans une politique tarifaire d'accessibilité, chère à l'esprit d'ouverture et de justice sociale de notre ville : avec une tarification solidaire, et depuis octobre 2020, la gratuité des transports en commun pour les moins de 12 ans et la baisse très forte des tarifs d'abonnement pour les jeunes de 12 à 26 ans. Début 2022, la ligne b du métro rennais entrera en service, concrétisant notre vision d'un métro au service de la mobilité de tous.



Métropole

Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon, président du SYTRAL, 1^{er} vice-président du GART

La « Métropole » est la mère des cités, selon les Grecs anciens, pour qui elle désigne le centre commercial, culturel et politique d'une région par rapport aux territoires plus périphériques. Ce détour par l'étymologie permet de mieux appréhender l'héritage qui continue de peser aujourd'hui sur l'organisation de nos espaces de vie.

En effet, depuis les Trente Glorieuses, cette « métropolisation » suscite des jugements ambivalents. À la fois pôles majeurs d'attractivité, les métropoles ont également généré des inégalités importantes entre les cœurs de métropoles et les zones périurbaines. Des inégalités aussi entre les aires métropolitaines densément peuplées et les zones rurales que d'aucuns qualifient depuis quelques années de « diagonales du vide ». La naissance des métropoles s'est faite au détriment des petites villes voisines, des villes moyennes et des campagnes. C'est là le premier défi posé aux métropoles françaises : dépasser ces inégalités qui aboutissent à des concurrences d'usage, à des dysfonctionnements économiques, à des saturations des voies de communication, à des pénuries de logement, à des tensions sociales.

Pour tenter de structurer le phénomène de métropolisation, l'État a donné, par la loi de décentralisation du 16 décembre 2010, une réalité administrative et fiscale aux métropoles en leur conférant le statut d'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. Cette réforme des collectivités territoriales et les lois de décentralisation qui ont suivi ont abouti à la mise en place institutionnelle de 22 métropoles en 2016. Fortes de nouvelles compétences (politique locale de l'habitat, gestion des services d'intérêt collectif comme l'eau et l'assainissement, développement économique, transports scolaires, voirie), les métropoles disposent des leviers d'action pour sortir d'une « métropolisation malheureuse » qui a montré toutes ses limites et apporter des réponses innovantes aux enjeux actuels.

Ces réformes institutionnelles ont cependant un goût d'inachevé. Le « mille-feuilles » institutionnel n'est pas simplifié et l'absence d'élection directe fait

de ces métropoles des objets politiques non aboutis. Mais il y a en France une métropole à statut particulier dont l'exemple peut nourrir la réflexion sur la voie à suivre non seulement pour poursuivre la décentralisation mais, plus important encore, répondre aux crises que nous connaissons : la métropole du Grand Lyon.

Le Grand Lyon a les compétences de l'ancienne communauté urbaine de Lyon mais aussi, et c'est là son caractère exceptionnel, les compétences du département situé sur cette aire urbaine. Elle se distingue également par sa légitimité démocratique puisque, pour la première fois lors des élections de 2020, les conseillers métropolitains ont été élus au suffrage universel direct. Désormais, le Grand Lyon agit avec un mandat des habitants. Forte de cette exigence démocratique, la métropole du Grand Lyon exercera ses responsabilités en concertation non seulement avec les communes mais, surtout, directement avec les habitants. Enfin, pour agir, le Grand Lyon dispose d'un atout majeur dans la coopération renforcée avec le Sytral – deuxième autorité organisatrice de transport de France derrière Île-de-France Mobilités.

Pour la métropole du Grand Lyon, les priorités sont claires : endiguer la crise environnementale et faire reculer les inégalités sociales avec trois leviers principaux que sont les nouvelles formes de mobilité, des politiques urbanistes répondant aux enjeux du dérèglement climatique et des politiques sociales volontaristes.

Le volet social donne des outils de lutte contre les inégalités qui ont permis d'accompagner les Grands Lyonnais dans la crise liée au Covid. Face à l'augmentation inédite du nombre de bénéficiaires du RSA, la métropole de Lyon a fourni un effort sans commune mesure pour éviter le basculement d'une partie de ses habitants dans la grande précarité : dispositif « territoire zéro chômeur », programme « rebondir » d'accompagnement des allocataires du RSA, mise en place d'un revenu de solidarité jeune pour les moins de 25 ans.

Parce que se loger est un défi pour les habitants du Grand Lyon et principalement pour les plus modestes, la métropole a adopté l'encadrement des loyers. En complément, les projets d'aménagement ont été révisés afin d'y intégrer une part plus importante de logements sociaux, avec un objectif de 6000 logements construits à la fin du mandat. Par ailleurs, la Foncière solidaire du Grand Lyon a été créée pour offrir aux classes moyennes et aux ménages les plus modestes l'accès à la propriété. Et parce que le logement neuf n'est qu'une partie de la réponse, le Grand Lyon consacre plusieurs dizaines de millions d'euros par an à la rénovation thermique des bâtiments existants.

En matière d'urbanisme, le Grand Lyon fait sa révolution en construisant une métropole des équilibres plus harmonieuse et plus respectueuse de la vie quotidienne de tous ses habitants et répondant aux enjeux du dérèglement climatique. Pour ce faire, une stratégie urbaine durable est déployée suivant plusieurs lignes de force : veiller à ce que toute nouvelle construction soit accessible par les transports publics ; faire de la végétalisation un axe central des programmes d'aménagement, pour compenser les émissions de gaz à effet de serre et redonner du souffle à une Métropole souvent asphyxiée par les pics de pollution et par la multiplication des épisodes de canicule.

La préservation des terres agricoles et des espaces naturels devra permettre de construire une stratégie alimentaire locale et en circuit court à l'échelle métropolitaine tout en réintroduisant des espèces menacées et en protégeant notre biodiversité. Cette politique est complétée par la mise en place d'une régie publique de l'eau permettant de rendre le contrôle de ce bien commun aux citoyens tout en mettant la maîtrise de la consommation d'eau au cœur de cette politique.

Pour réaliser sa transition écologique et rétablir les équilibres, le Grand Lyon sait que la mère de toutes les batailles est celle de la mobilité. Dans cette métropole aux équilibres retrouvés, les mobilités actives ont toute leur place. C'est ainsi que le Grand Lyon est en train de réaliser un réseau express vélo de 250 kilomètres, véritable réseau de transport alternatif doté de plusieurs lignes.

Au-delà des modes actifs, les transports en commun sont essentiels et, pour ce faire, la métropole et le Sytral n'ont jamais été aussi proches et complémentaires. Avec ses 1,4 millions d'habitants, l'offre de transports publics est aujourd'hui largement insuffisante, le Sytral a donc décidé de doubler ses investissements. Au-delà de la nécessaire modernisation des lignes existantes, il va réaliser un effort historique pour réduire les fractures territoriales grâce à de nouveaux tracés. 24 kms supplémentaires de tramways traverseront la métropole d'ici 2026 et desserviront des quartiers prioritaires politiques de la ville (QPV) dans les communes de Vaulx-en-Velin, Saint-Fons et Villeurbanne. De nouvelles lignes de bus vont rééquilibrer l'offre de transport qui a longtemps fait défaut dans les communes populaires de la métropole. Une première ligne de transport par câble est également à l'étude et sera soumise à la concertation des habitants. En lien avec l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale, des études pour la réalisation d'un futur Réseau Express Métropolitain vont être lancées.

Enfin, pour accompagner la mobilité de tous, le Sytral a mis en place une tarification sociale et solidaire pour les étudiants ainsi que pour les usagers

bénéficiaires des minimas sociaux. 130 000 personnes en situation de précarité peuvent bénéficier depuis le 1er janvier 2021 de la gratuité sur le réseau TCL. Sans ces efforts historiques du Sytral, le Grand Lyon ne saurait tenir ses engagements en matière de lutte contre le dérèglement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air et de justice sociale. La mobilité durable pour tous est la clé de notre réussite collective.

La Métropole de Lyon démontre qu'une collectivité de ce type peut être un excellent levier pour apporter des réponses concrètes aux problématiques des habitants. Son mode d'élection garantit une responsabilité directe devant les citoyens et devrait ouvrir la voie à des évolutions institutionnelles combinant exigence démocratiques et efficacité des réponses. C'est une des clés pour répondre aux défis auxquels nous faisons face.



Mobilité

Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué aux transports
Voir page 9



Modes doux

Françoise Rossignol, 1^{ère} Vice-présidente de la Communauté urbaine d'Arras, vice-présidente du GART déléguée Coopération internationale

Des villes agréables et respirables, à pied et à vélo !

Se déplacer est une activité qui n'est pas spontanément associée à l'idée de douceur : stress, embouteillages, promiscuité, bruit, horaires attente, etc. C'est à partir de cette approche en termes de nuisances – et, plus précisément, en opposition à cette approche – qu'a été forgée la notion de mobilité douce.

Sont qualifiées de mobilités douces celles qui minimisent les nuisances généralement associées aux déplacements. Le confinement l'a montré ; l'effondrement du trafic automobile, encore très important dans un grand nombre de villes, s'est traduit par un apaisement sonore inédit qui a autant surpris les habitants que la faune locale. Les villes ont retrouvé leur calme, sans le brouhaha des klaxons, injures et freinages intempestifs de conducteurs impatientes. Et elles y prennent goût ! A Arras, au lendemain du premier confinement, la Grand Place a été entièrement rendue aux piétons et elle est désormais l'étendard d'une ville souhaitant retrouver un apaisement de l'ensemble de ses mobilités.

L'épisode exceptionnel du confinement a également montré l'impact environnemental et sanitaire de nos modes de déplacement. L'INERIS, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, rend compte de baisses de concentration atmosphériques spectaculaires du 1er au 30 mars 2020 dans les grandes villes françaises : -49% pour le NO₂¹, -12% pour les PM 2,5², -10% pour les PM 10³. A Paris, ville où la problématique de la pollution est très présente, la qualité de l'air s'est améliorée sur cette période de 20 à 30%.

La marche à pied et le vélo, du fait de la faiblesse de leurs impacts environnementaux, sont aujourd'hui caractéristiques des mobilités douces. Ces deux pratiques sont pourtant antérieures à la notion qui les définit ; la marche est intrinsèque à l'espèce humaine et le vélo approche ses deux siècles d'existence. La notion de mobilité douce s'est donc imposée ces dernières années pour accompagner la prise de conscience écologique grandissante dans la plupart des sociétés, ce qui explique qu'elle soit aujourd'hui devenue un référent incontournable de l'urbanisme durable.

Silencieuses et très peu émettrices de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, les mobilités douces offrent l'avantage, à la fois pour les pratiquants et pour les collectivités, d'être peu onéreuses. Ne prenant pas beaucoup de place dans l'espace – souvent contraint – des milieux urbains denses, ce sont des modes de déplacement qui nécessitent des aménagements pouvant être mis en place de manière rapide. Le succès des pistes cyclables temporaires à l'issue du premier déconfinement a mis en lumière l'opportunité de réaliser des changements rapides, peu chers et structurants pour développer la pratique du vélo au sein d'une ville.

Désormais, le développement des mobilités douces est donc au cœur de plans d'actions nationaux et de projets urbains à l'échelle du quartier. Les aménagements se pensent et se font en fonction des besoins des usagers tandis que les campagnes de communication se multiplient pour inciter les habitants à

franchir le cap. L'adhésion de la population est en effet indispensable puisque les usagers sont les principaux acteurs des mobilités douces.

Le mode doux, c'est actif !

En effet, le moteur principal de ces mobilités est l'énergie musculaire des protagonistes. C'est d'ailleurs pour cela qu'il est certainement préférable de parler de "mobilités actives". Que le mode soit biologique (la marche à pied) ou mécanisé (le vélo, la trottinette, les rollers), même assisté électriquement pour le vélo, l'effort musculaire de l'utilisateur est toujours présent. Se déplacer de manière active est donc positif pour la santé. A titre d'exemple, 30 minutes de vélo par jour, c'est 30% de risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc). Être actif dans ses déplacements, c'est lutter contre la sédentarité qui concerne aujourd'hui toutes les classes d'âge : 78% des Français de 18 à 64 ans ont un niveau d'activité physique ou sportive inférieur aux recommandations de santé publique de 10 000 pas par jour. Que ce soit pour les enfants – en plein apprentissage de leur autonomie – ou pour les personnes âgées dont la conservation de la forme physique est un impératif, se déplacer au moyen de modes actifs est bénéfique pour leur santé.

Vers des modes actifs survoltés ?

Avec le développement des assistances électriques, la crainte d'un effort musculaire trop important devient caduque. Cette électrification a prouvé qu'elle permet d'ouvrir le champ des mobilités actives à des personnes plus fragiles physiquement et d'augmenter les distances parcourues. Avec des points de vigilance : la démocratisation sur l'aspect financier qui doit encore se concrétiser, se poursuivre et s'amplifier.

L'avenir est donc prometteur pour les modes actifs, à nous les élus des territoires de nous en saisir et de leur donner toute leur place !

1 NO2 : Dioxyde d'azote

2 PM 2,5 : particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

3 PM 10 : particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres



Navigation

Thierry Guimbaud, Directeur général de Voies navigables de France

Evoquer la navigation intérieure, c'est à la fois faire de l'histoire, celle de l'industrialisation et de la désindustrialisation de la France et de son ouverture au monde, et de la géographie tant elle est indissociable de son infrastructure, naturelle ou domestiquée. C'est également saluer la communauté fluviale, constituée bien sûr par celle de VNF, l'opérateur national fluvial, mais aussi par la filière fluviale française, riche aujourd'hui de 1 200 entreprises et constituant un gisement d'emplois non délocalisables.

C'est peut-être surtout souligner l'étonnante modernité et la pertinence du plus ancien mode de transport terrestre face aux grands enjeux climatiques et environnementaux contemporains.

Il est d'usage de dire que le transport fluvial correspondant peu ou prou à 3% du fret national. Disons-le tout net, cette affirmation, qui résonne comme une forme de condamnation du mode au rôle de supplétif, repose sur un raisonnement faussé. Comment comparer en effet 2400 kms de réseau de voie d'eau grand gabarit, principalement situés dans le nord-est de la France avec les 1,1 millions de kilomètres du réseau routier desservant l'ensemble du territoire ou aux 30 000 kms du réseau ferroviaire ? Si l'on considère la part de marché du fluvial en t-km dans les seuls départements traversés par un canal à grand gabarit, cette dernière, en s'établissant entre 10 et 30% (30% sur le Rhin par exemple), peut devenir structurante et comparable aux principaux Länder allemands.

Ce retard de développement du grand gabarit en France (il représente 25% du réseau navigable en France contre plus de 66% aux Pays-Bas et 20% en Allemagne) a placé la navigation intérieure française sur une géographie de bassin coupée du réseau européen et interdisant son redéploiement d'un bassin à un autre. Il était impératif de commencer à le combler.

C'est tout le sens du doublement des capacités d'investissement de VNF sur les dix prochaines années et notamment en 2021 et 2022 grâce au renfort du Plan de Relance, et de la réalisation de projets de développement trop long-

temps attendus : l'aménagement de la Lys mitoyenne, la mise au gabarit européen de l'Oise, l'aménagement à grand gabarit de la Seine amont ou encore la création du Canal Seine-Nord Europe qui, en permettant la mise en service de l'axe à grand gabarit transfrontalier Seine – Escaut, confèrera au réseau navigable national une dimension européenne. Après une longue période de sous-investissement, ces travaux de développement couplés aux chantiers en cours de régénération et de modernisation de l'exploitation potentialiseront le plus long réseau européen dont dispose l'hexagone.

Cela étant, l'infrastructure des voies navigables, sans attendre ce changement structurel de paradigme, pourrait d'ores et déjà accueillir une navigation plus dense. La sous-exploitation d'une réelle opportunité de report modal pour une logistique plus sobre et plus sûre peut sembler paradoxale à l'heure de l'urgence climatique et de la nécessaire accélération de la réduction d'émissions de gaz à effets de serre dont le secteur des transports est responsable de 30%. Rappelons ici en effet que l'empreinte énergétique du mode fluvial à la tonne transportée est plus faible que celle des autres modes, que la navigation ne génère pas d'émission de particules non réglementées et que les coûts externes globaux pour la société (nuisances sonores, accidents, pollution...), sont de 2 à 4 fois moins élevés que la route.

Revenons aussi sur une autre fausse évidence, celle relative à la zone de pertinence : le transport fluvial n'est pas adapté seulement aux longues distances ; il tient une place grandissante dans la logistique urbaine durable grâce à ses capacités de massification et de pénétration dans les hypercentres congestionnés et à sa grande fiabilité. Le développement de la solution fluviale, inscrite dans une logique d'écologie territoriale et d'économie circulaire, devient stratégique pour la soutenabilité des économies urbaines.

Quand bien même de grandes métropoles l'utilisent à titre expérimental et à l'exception de sites particuliers, la navigation intérieure n'est pas (encore) empruntée pour le transport public régulier de personnes.

Le transport fluvial de passagers recouvre donc essentiellement l'activité de tourisme fluvial qui comprend les activités de promenade et de croisière (paquebots fluviaux ou péniches-hôtels) et les activités de plaisance. La navigation touristique, qui génère 1.3Mds d'euros de retombées économiques, dont 63% hors des grandes métropoles, est un levier de développement des territoires. Elle renforce même l'attractivité des territoires ruraux vers lesquels ne se tournerait pas spontanément le public international ; selon une enquête réalisée par le CREDOC en 2020, 89% des clients de la croisière fluviale ne seraient pas venus sur le territoire s'il n'y avait pas eu cette activité. Elle favorise également le développement d'activités créatrices de valeurs sociales à proximité de l'infrastructure ; les berges ouvrent le tourisme fluvial à la randonnée, l'écotourisme, la découverte culturelle. Les pistes cyclables d'aujourd'hui sont

souvent d'anciens chemins de halage et 91% du réseau fluvial géré par VNF est situé à moins de 5 km d'une véloroute.

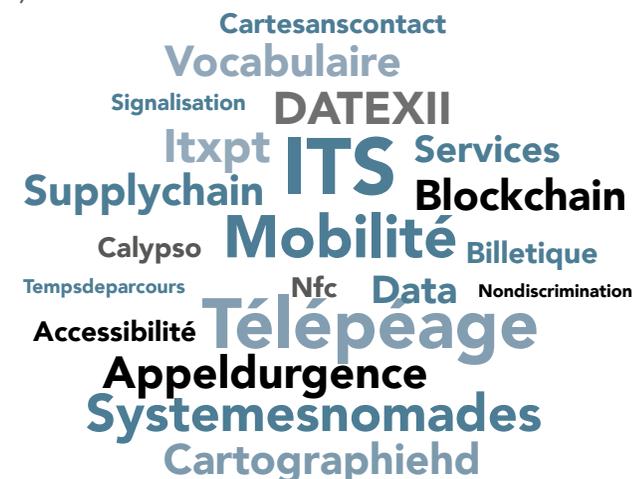
La géographie fluviale, concentrée pour une large part dans, expression détestable, « la diagonale du vide », est en fait une promesse de croissance verte pour les territoires traversés fédérés par un projet de développement sur et autour de la voie d'eau. C'est l'objectif poursuivi par VNF qui accompagne les collectivités territoriales dans la valorisation de leurs canaux pour formaliser collectivement des contrats de territoire.

Le premier Contrat d'Objectifs et de Performance conclu ce printemps entre l'Etat et VNF marque le renouvellement d'une ambition fluviale nationale. Il permettra à la navigation intérieure de trouver sa pleine complémentarité avec les autres modes et à l'infrastructure des voies navigables – faite d'eau et qui transporte d'abord de l'eau - à laquelle elle est indissociablement liée de jouer tout son rôle au service de la réussite de la transition écologique et du développement des territoires.



Normalisation

Sandra Cambournac, Directrice du Bureau de Normalisation des Transports, des Routes et de leurs Aménagements (BNTRA) – CEREMA



La normalisation, kesako ?

La normalisation est une activité d'intérêt général qui a pour objet de fournir des documents de référence élaborés de manière consensuelle par toutes les parties intéressées, portant sur des règles, des caractéristiques, des recommandations ou des exemples de bonnes pratiques, relatifs à des produits, à des services, à des méthodes, à des processus ou à des organisations.

La normalisation concourt au développement économique durable et à l'innovation. Elle constitue un outil stratégique des politiques publiques et industrielles.

Et la mobilité durable ?

Les questions du changement climatique, de l'accès aux ressources, aux biens et aux services sont au fondement d'une mobilité dite durable, c'est-à-dire viable. Elle vise une acception plus large que l'écomobilité, qui n'aborde que les aspects de crise énergétique et du changement climatique.

La mobilité durable recouvre des enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Les systèmes de transport intelligents contribuent aux politiques publiques de transport avec :

- L'optimisation de l'utilisation des réseaux, par la multimodalité pour les transports de toutes les personnes et des marchandises ;
- La promotion des transports publics par l'information des usagers et la billettique ;
- La sécurité routière au travers des systèmes d'assistance à la conduite - ADAS, de l'automatisation des contrôles ou encore de la télématique routière ;
- La réduction des consommations d'énergie et de la pollution par les systèmes de gestion de trafic et les véhicules communicants.

La normalisation au service de l'innovation ...

Les systèmes de transport intelligents (ITS) sont conçus et produits par des entreprises industrielles et de services de haute technologie et très diversifiées. Cette branche a des possibilités de développement importantes du fait des progrès rapides des techniques qu'elle met en œuvre et il importe de l'aider à saisir ces opportunités pour créer de la valeur et de l'emploi. La normalisation doit donc être agile pour s'adapter au contexte évolutif de ce domaine et veiller à réunir les compétences expertes adéquates pour délivrer des normes en cohérence avec les enjeux du moment.

... Et de l'intérêt général

Cependant ce développement ne sera durable que s'il concourt à la satisfaction des besoins de mobilité des voyageurs et du fret dans le cadre des

politiques publiques de transport aux différents niveaux où ces politiques sont décidées, suivies et financées. La normalisation apportera la satisfaction de l'ensemble des parties prenantes, en autorisant également une ouverture vers l'Europe et l'International, tant pour les utilisateurs que pour les acteurs économiques de l'industrie et pour les décideurs dans la gestion des politiques publiques sur les mobilités.

On retrouve dans les politiques européennes, nationales et locales, des objectifs analogues, que l'on ne peut plus imaginer d'atteindre sans des systèmes d'information ITS performants, du fait de la complexité des problèmes et de la variété des besoins.

Les systèmes de transport intelligents contribuent de manière significative à une mobilité durable, via des systèmes de transport plus propres, plus sûrs et plus efficaces. Par conséquent, les ITS sont devenus l'objet d'un certain nombre d'initiatives politiques et législatives en Europe. La Commission européenne a établi un cadre juridique afin d'accélérer le déploiement de ces technologies des mobilités durables en Europe.

La normalisation un cadre robuste et partagé pour le développement des ITS à l'intérieur et au-delà de nos frontières

En outre, la Commission européenne a demandé aux organismes européens de normalisation d'élaborer et d'adopter des normes européennes à l'appui de ce cadre juridique. Cela se traduit par le déploiement d'activités considérables dans ce domaine de la part des organismes de normalisation européens (CEN, CENELEC et ETSI).

Pour la France, par délégation d'Afnor, c'est le Bureau de Normalisation des Transports, des Routes et de leurs Aménagements (BNTRA) qui organise le bon déroulement des travaux normatifs dans le secteur des mobilités durables avec le GART et l'ensemble des acteurs concernés.

Et parce que la mobilité durable ne peut être envisagée qu'à travers le seul spectre des ITS, le BNTRA veille à la bonne coordination et cohérence des travaux normatifs sur les sujets relatifs aux mobilités, aux infrastructures, à la sécurité de leurs usagers et à l'aménagement de l'espace public.



Opérateur

Marie-Ange Debon, Présidente de l'UTP

En 2019, les opérateurs célébraient le 120^{ème} anniversaire de l'UTP, leur association professionnelle qui regroupe les entreprises de transport urbain et ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. Un moment festif, mais surtout l'occasion de retracer le spectaculaire bond technologique et service réalisé par la profession en un peu plus d'un siècle. Un immense chemin parcouru depuis le temps où les opérateurs faisaient circuler essentiellement des omnibus à chevaux utilisés par quelques poignées de voyageurs.

Aujourd'hui, ils desservent plus de la moitié de la population nationale et transportent quotidiennement 10 millions de Français. En 2018, les réseaux urbains ont fait circuler 26 000 véhicules et réalisé près de 6,5 milliards de voyages¹ et, en 2019, le réseau ferroviaire a transporté près de deux milliards de passagers². L'univers des transports en commun est aujourd'hui peuplé de métros automatiques, de navettes autonomes, de bus électriques, mais aussi d'expérimentations en matière de motorisation hydrogène et même de taxis volants.

Les opérateurs ont grandi et accompagné cette transformation ! Certains proposent des offres multimodales pouvant intégrer des flottes de vélos, des services d'autopartage, des parcs de stationnement, et sont au cœur du développement des technologies, des informations et services en temps réel ... de la pure science-fiction il y a encore quelques années !

Dans l'urbain, l'opérateur travaille pour l'autorité organisatrice de la mobilité, responsable du service sur une zone géographique délimitée afin de proposer l'offre la plus performante, la plus innovante et la plus adaptée aux passagers. En France, dans plus de 90% des cas³, la gestion des réseaux de transport urbain est déléguée à des entreprises de transport public urbain telles que Keolis, Transdev, RATP, Vectalia... Ces opérateurs de transport urbain sont régulièrement mis en concurrence par les autorités organisatrices de la mobilité, une dynamique qui s'élargit progressivement à l'ensemble des transports publics partout en France. Les collectivités peuvent également choisir la gestion directe en confiant la mise en œuvre des services à un opérateur dont elles détiennent le capital, dans le cadre d'une régie ou sous la forme de société publique locale, par exemple.

Avec les autorités organisatrices de la mobilité, les opérateurs sont au centre de l'organisation de la mobilité dans les territoires, et la crise sanitaire a démontré à quel point ils occupent une position centrale au cœur des nouveaux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Tout au long des confinements successifs, en lien avec leur autorité organisatrice de la mobilité, les opérateurs ont adapté et maintenu leur offre de service pour répondre aux besoins essentiels des Français : déplacement du personnel soignant, acheminement des biens nécessaires aux entreprises et à la vie quotidienne de la population tout en assurant la sécurité sanitaire des voyageurs et de leurs salariés.

Développement du télétravail, mais aussi du report modal vers le vélo en centre urbain ou vers la voiture pour les trajets plus longs, essor du e-commerce, de la télémédecine, de l'e-administration, baisse des déplacements professionnels et absence de touristes sont venus bousculer les certitudes et ont confronté autorités organisatrices et opérateurs à une crise inédite, à commencer par la baisse de la fréquentation.

Qui mieux que les transports publics permettent de limiter la congestion urbaine et ses impacts (bruit, accidentologie, pollution, etc.) dont les coûts sont non négligeables⁴. Rappelons que le métro, le tramway et le train sont faiblement émetteurs de gaz à effets de serre (1 à 6 grammes CO₂/km.voyageur) et que le bus l'est moitié moins, en moyenne, par passager transporté qu'une voiture individuelle⁵ : par son activité l'opérateur est un accélérateur de la transition énergétique.

A l'heure où la crise sanitaire et ses impacts économiques fragilisent certaines populations et font peser un risque de fractures sociales et territoriales à notre pays, l'Union des transports publics et ferroviaires porte l'ambition de développer une mobilité plus juste, plus inclusive, au profit d'une meilleure qualité de vie, aux côtés de son partenaire historique, le GART.

A l'instar de la distribution d'eau ou de l'accès à l'énergie, le transport public est un service de première nécessité ; un droit à la mobilité qui doit rester accessible de manière équitable à tous les citoyens. La crise sanitaire a montré à quel point les transports urbains et ferroviaires, tant pour les voyageurs que pour le fret, étaient indispensables à la nation. A horizon 2050, trois quarts de la population mondiale vivront en territoires urbains ; ils auront besoin de se déplacer et de s'approvisionner en biens et services de toutes sortes. Seuls des services de mobilité collective permettront, demain, de vivre dans des villes apaisées, durables et inclusives. Les opérateurs sont prêts à relever ce nouveau défi.

1 Source : UTP, Les chiffres clés du Transport urbain 2018.

2 1,88 milliard de passagers, ART, le marché français du transport ferroviaire en 2019.

3 Source : UTP, note « Concurrence dans les transports urbains en 2019 et depuis 2005 ».

4 Coût estimé à 270 milliards d'euros par la Cour des comptes européenne, Rapport spécial Mobilité Urbaine, juin 2020.

5 Base Carbone, ADEME.



OSP (Obligation de service public)

Jean-Paul Tran Thiet, Secrétaire général d'Avenir transports

Les transports publics répondent à un besoin d'intérêt général : assurer la mobilité des personnes en limitant ses nuisances. De multiples modes d'organisation existent, depuis l'intégration complète dans l'administration publique, c'est-à-dire la « régie », au sens propre du terme, jusqu'à plusieurs modes de délégation à des opérateurs commerciaux, publics ou privés. Dans ce dernier cas, il est important que soient respectés les objectifs d'intérêt général dont sont responsables les autorités publiques et la liberté d'organisation des entreprises, dans le respect des règles classiques de concurrence. Les services ainsi « conventionnés » « correspondent aux services de transport de voyageurs dont les conditions d'exploitation sont définies dans le cadre d'un contrat conclu entre une autorité compétente dans le secteur des transports publics et une entreprise qui exploite ou fournit les services »¹. Ces contrats ont précisément pour objet de définir des obligations de service public (ci-après « OSP »), mises à la charge des entreprises contractantes.

Afin d'assurer la libre concurrence et de garantir la libre prestation de services au sein de l'Union européenne, plusieurs textes européens ont été adoptés.

Les premiers visaient à harmoniser les définitions des OSP et à consacrer le principe de non-discrimination dans les modes de délégation : le Règlement n°1370/2007 du 23 octobre 2007, concernant les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, ainsi que le Règlement du 7 décembre 1992² et le Règlement du 24 septembre 2008³, régissant respectivement les OSP pour les transports maritimes et aériens. Les OSP y sont définies comme « l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie »⁴. Elles peuvent porter sur la qualité du transport, la régularité, la ponctualité, l'accessibilité ou encore sur l'accès aux territoires reculés. Elles peuvent à la fois concerner des liaisons nationales, comme régionales ou communales. Lorsqu'une autorité organisatrice de transports (AOT) veut

mettre en œuvre une OSP, celle-ci devra être à même de déterminer l'existence d'un besoin de transport non satisfait par le fonctionnement normal du marché, sur une étendue géographique déterminée.

Les règlements OSP ne s'opposent pas à la faculté des Etats membres d'attribuer des droits exclusifs à l'opérateur sélectionné, à condition que le processus d'attribution ne crée pas de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement.

Afin d'aller encore plus loin dans l'égalisation des conditions de concurrence, l'UE a harmonisé les conditions de conclusion des délégations de service public qui échappaient, jusqu'alors, aux règles de la commande publique. Le Règlement (UE) n°2016/2338⁵ du 14 décembre 2016 est venu poser une obligation de mise en concurrence – via des procédures d'appels d'offres – des attributions des futurs contrats publics. Cette ouverture à la concurrence sera obligatoire dès 2023, pour tous les modes de transports, y compris ferroviaire.

Le règlement⁶ prévoit toutefois 3 hypothèses dans lesquelles les AOT ont la possibilité de procéder à une attribution directe de l'exclusivité à un opérateur, pour une durée de 10 ans : (i) si l'autorité assure elle-même la prestation de transport ; (ii) si on est en présence d'un montage proche de la logique dite « in-house », c'est-à-dire lorsque l'autorité exerce sur l'entreprise externe un contrôle analogue à celui qui pèse sur ses propres services et que l'opérateur exerce principalement ses activités avec la personne publique ; (iii) si le contrat attribué à un tiers a une valeur annuelle moyenne de moins d'un million d'euro ou que le contrat a pour objet la fourniture de moins de 300 000 km de service public de transport de voyageur. Pour un contrat avec une PME n'exploitant pas plus de 23 voitures, la valeur peut être de deux millions d'euro ou 600 000 km.

La définition d'OSP peut s'accompagner d'une compensation financière au titre des sujétions de service public. En application des règles européennes, le contrat doit mentionner les paramètres de calcul de la compensation, ainsi que la nature et l'ampleur du droit exclusif accordé afin d'éviter des surcompensations. L'article 9 du règlement OSP prévoit que les compensations de service publics octroyées conformément aux dispositions de ce dernier sont exonérées de l'obligation de notification à la Commission applicable aux aides d'État et sont réputées compatibles avec le marché intérieur.

1 Autorité de régulation des transports, L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France, Les conditions d'une ouverture à la concurrence efficace des services conventionnés, Mars 2018.

2 Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, article 4.

3 Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, article 16.

4 Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, article 2, e).

5 Règlement (UE) n°2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

6 Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, article 5.



Outre-mer

Marie-Laure Phinéra-Horth, Sénatrice de la Guyane

« Il n'y a pas un Outre-mer mais des Outre-mer », disait l'ancien Premier ministre Lionel Jospin, comme pour battre en brèche, la vision uniformisée qui a longtemps prévalu sur ces territoires français. Il convient de mettre en exergue la singularité de ces bouts de France les uns par rapport aux autres. Les collectivités d'Outre-mer, au nombre de 12, représentent 2,75 millions d'habitants soit 4% de la population française. Bien que réunis sur la bannière unique « les Outre-mer », ces territoires se différencient par bien des aspects y compris leur statut juridique et leur niveau de développement. La Guyane, unique terre continentale, n'a pas les mêmes problématiques en matière de transport que les îles et archipels que sont la Martinique, la Guadeloupe ou encore les collectivités de l'océan Indien et du Pacifique. Toutefois, ces territoires partagent une même réalité : les populations des Outre-mer n'ont pas les mêmes droits et garanties dans les domaines des transports et des mobilités en comparaison à leurs compatriotes de la France hexagonale.

La départementalisation de 1946 a conforté la conception jacobine selon laquelle les Outre-mer peuvent être administrés tel un petit bout de la Lozère. Jamais les liens entre la France hexagonale et ces territoires n'ont été suffisamment distendus pour permettre d'une part de réduire cette dépendance et d'autre part permettre à ces populations de trouver leur place au sein de leur espace régional. En conséquence, l'axe transatlantique, que ce soit par voie aérienne ou maritime, agit tel un cordon ombilical qui maintient en vie

l'économie de ces territoires. Cette gestion jacobine n'a cessé d'alourdir le retard structurel, imposant la France hexagonale comme principal débouché et destination. Elle demeure le premier partenaire commercial de nos territoires, en import comme en export. Aussi, le coût élevé des transports affecte l'économie locale et grève le budget des ménages avec un coût de la vie très supérieur à la France hexagonale (Guyane : +12%, Martinique : +12,3%, Guadeloupe : +12,5%, Mayotte : +6,9%, La Réunion : +7,1%, Polynésie française : +39%). Une enquête de l'Autorité de la concurrence met en exergue une différence des prix des produits alimentaires allant de 19 à 38% et un panier type qui peut coûter presque le double (Avis n° 19-A-12 du 4 juillet 2019).

Face aux retards structurels, la France hexagonale demeure la principale destination pour nos populations quand il s'agit de se soigner, d'étudier ou tout simplement rendre visite à la famille. Toutefois cette mobilité n'est pas rendue facile car ce voyage reste hors de prix pour une partie des Ultramarins, confrontés à une offre aérienne coûteuse due à la situation de monopole ou d'oligopole des compagnies aériennes. Et cela en dépit des aides en matière de continuité territoriale.

Limitées quand il s'agit de franchir nos frontières, les populations éprouvent aussi beaucoup de difficultés pour se déplacer au sein même de nos territoires car la politique de transport interurbaine est encore au stade embryonnaire. Les travaux commencent à peine pour la mise en place d'un TCSP dans l'agglomération de Cayenne. En Martinique, le réseau s'intègre doucement dans le paysage alors que la Guadeloupe ne devrait pas connaître ce mode de transport avant 2030 au mieux. Beaucoup de ces territoires tentent encore de construire une offre de transport en commun de grande qualité, allant au-delà des chefs-lieux et des grandes agglomérations. Mais nous devons faire face à de nombreuses difficultés de taille comme la faiblesse des réseaux routiers et l'absence de modes de transport alternatifs comme le co-voiturage et l'auto-partage. Il convient aussi de prendre en considération nombre de nos particularismes.

Alors que le transport fluvial est réservé en France hexagonale principalement à la circulation de marchandises et aux croisières, il représente en Guyane un vecteur important pour le transport scolaire. Chaque jour, près de 4 000 enfants empruntent la pirogue, comme d'autres prennent le bus, pour se rendre dans les écoles de Guyane. Ce transport, certes primordial pour le maintien en classe des jeunes élèves, s'effectue dans des conditions particulières. Malgré de nombreuses demandes des élus, les fleuves guyanais, véritables axes de vie, ne sont toujours pas considérés comme des voies navigables et ne bénéficient donc pas d'une réglementation appropriée. Aussi, un tiers des

communes guyanaises n'est accessible principalement que par voie fluviale et une commune n'est même desservie que par avion. Peu de territoires français connaissent un tel enclavement, ce qui complique considérablement les échanges entre les populations et freine bien entendu le développement économique.

La Polynésie, avec ses 118 îles dont 76 habitées, vit une situation similaire. Si l'avion permet de rallier certaines îles, d'autres sont distantes de plusieurs jours de navigation et ne sont approvisionnées en denrées et médicaments qu'une fois par mois.

Compte tenu de nos singularités, il ne peut exister de réponse globale et uniforme en matière de transport et de mobilité. Cette question doit toutefois rester au cœur des politiques de gestion de nos territoires. Et chacun doit trouver les solutions qui permettent aux populations de se déplacer, de se rencontrer pour favoriser le vivre ensemble.



Partenaires

Jean-Pierre Roume, Membre du Conseil scientifique du GART, vice-président du GART en charge du club des Partenaires de 2014 à 2020, ancien élu d'Aurillac

Ce mot correspond si bien au GART.

S'y retrouvent des élus aux horizons différents, souvent avec des sensibilités qui obligent à gérer des contradictions.

S'y côtoient des collectivités de tailles incomparables pour beaucoup, qui malgré tout, traitent des sujets communs.

De la modeste agglomération à la Métropole jusqu'à la région.

Ces partenaires du transport public, porteurs de tant de possibilités de mobilités, complémentaires entre elles, sont une véritable richesse en France.

La recherche permanente de la position commune, grâce à cette notion de partenariat, permet l'échange, la construction, le dépassement des contradictions et au final, revêt une richesse intellectuelle exceptionnelle.

Ces multiples partenariats de pensées, de réflexions et d'actions politiques au sens noble du terme, sont confortés par un partenariat moins visible entre les élus et l'équipe permanente des salariés du GART, aux compétences professionnelles étoffées et si utiles à ce travail commun.

Ce fonctionnement partenarial permet à la fois l'efficacité, le dynamisme, la prise de position collective, valorise le respect mutuel et permet à chacun des membres d'intervenir avec sa propre sensibilité sans effacement aucun.

Les échanges y sont francs, courtois, argumentés, vivaces, toujours constructifs. Le mot « partenaire » prend aussi toute sa dimension avec « le club des partenaires » du GART.

Ce groupement d'entreprises, de sociétés, d'acteurs dans le monde des mobilités, aurait pu être en d'autres lieux, considéré comme du simple sponsoring. S'il permet une manne financière non négligeable pour le fonctionnement et l'action du GART, les administrateurs successifs en ont fait un outil complémentaire.

Dans ce club nous retrouvons des entreprises qui au travers de leurs propres recherches, innovations et développements, alimentent de façon originale, la réflexion des élus du GART.

De la transition énergétique à l'intelligence artificielle, en passant par les mobilités de demain complémentaires des transports en commun, du véhicule automatique et à plus long terme autonome, à la pratique du vélo ou de la trottinette, de la billétique simplifiée au graphisme moderne des réseaux de transports en commun, toutes, dans leur domaine, au travers d'auditions et de rencontres, favorisent les prises de décisions des gestionnaires des autorités organisatrices des mobilités.

Ces partenaires sont irremplaçables pour le bon fonctionnement du GART.

Le mot « partenaire » vaut aussi pour les collectivités adhérentes de cette association.

Combien de problèmes ont ainsi pu être réglés, le GART répond toujours positivement aux sollicitations qu'il reçoit.

Il agit avec pugnacité pour trouver des solutions.

J'ai en tant qu'élus représentant d'une collectivité modeste (agglomération d'Aurillac) avec une appartenance politique minoritaire (PCF), trouvé toute ma place au sein du GART.

Je m'y suis considérablement enrichi intellectuellement.

Le généticien Albert Jacquard disait : « Je n'ai pas à être plus fort que l'autre, j'ai à être plus fort que moi grâce à l'autre »

Cette citation résume bien le sentiment qui subsiste après mon passage au conseil d'administration du GART.

Longue vie à cette association d'élus, hors du commun.

Brigitte Souly, Présidente de la FFRandonnée

Place aux piétons !

Avez-vous remarqué dans nos villes et villages, à l'entrée des maisons de maître, la petite porte qui accompagne les grands portails par lesquels passaient les voitures tirées par les chevaux ? On les appelle des portes piétonnes. Pourrait-on y voir une illustration de la place du piéton dans nos villes ?

Cette place se réduit au fil du temps et de nombreux utilisateurs se partagent l'espace urbain.

La rue est dessinée pour les voitures, qui circulent ou stationnent. Les transports en commun bus et tramways s'ils diminuent le nombre des voitures, occupe le terrain avec des sites propres pour une meilleure efficacité. Les transports dits doux (vélos, trottinettes et autres engins motorisés...) se voient dotées d'espaces dédiés. Dans le cas contraire, ils envahissent rues et trottoirs. Les trottoirs se réduisent et sont dévolus aux étals de commerçants, aux terrasses. Ils sont encombrés de poubelles, neutralisés pour les travaux, décorés de multitudes de panneaux indicateurs et de publicité. La ville s'organise pour les voitures, les deux roues, les transports publics. Le piéton survit aux ronds-points, aux voies rapides, aux rails. L'espace public s'organise en dehors de lui. Chacun prend ce qu'il décide. Quelle part de l'espace public lui reste-t-il ?

Le piéton a du mal à trouver son territoire parmi tous les usagers. Il subit des quolibets : « Le piéton est une espèce de microbe qui vit dans les artères et qui gêne la circulation » (Marcel ACHARD). On ironise sur son sort « Il n'y a plus de nos jours que deux sortes de piétons, les rapides et les morts » (Pierre DAC et Francis BLANCHE). Le piéton supporte tout cela.

Le piéton sait rire de lui-même. Il continue de marcher pour se déplacer, pour rejoindre sa voiture, accéder aux transports en commun. Chacun de nous est piéton à un moment ou à un autre

Alors le piéton a fui la ville et son cortège de voitures, de nuisances. Il a cherché le calme, « de l'air pour vivre » Il a découvert les champs, les bois et forêts,

les grands paysages. Il a inventé la randonnée pédestre, balisé des itinéraires, publié cartes et topoguides pour marquer son territoire. Il a fait sien la défense des chemins ruraux, porté les considérations écologiques. Ce qui ne l'a pas empêché de continuer à exister en ville, flâneur, touriste, promeneur quand se déplacer à pied est un choix.

Avec le changement climatique qui souligne les méfaits de l'automobile, les épidémies qui poussent les prudents à désertir les transports collectifs, la marche tient sa revanche. Vous voulez pratiquer une activité physique douce, qui n'a pas besoin d'équipements compliqués : marchez ! Vous voulez contribuer à la lutte contre le changement climatique, améliorer la qualité de l'air : marchez ! Aller à la rencontre de vos semblables : marchez ! Le piéton ose même mettre en avant ses atouts. Par sa présence il sécurise les espaces publics, il dynamise économiquement les rues commerçantes des centres villes désertées par la voiture, il contribue à une ville saine, sûre, apaisée, accueillante.

Le piéton est de retour en ville et il a besoin de respect et de sécurité, et aura des revendications pour s'en assurer. Des espaces et des aménagements pour lui, une reconnaissance juridique du trottoir, une limitation du nombre et de la vitesse des véhicules automobiles. Il sera attentif à ce que le vélo le respecte. Il proposera un autre modèle de ville dans lesquels chacun aura sa place, y compris le piéton ! « Place aux Piétons ». Le piéton existe depuis que l'homme a inventé la bipédie. On l'avait un peu oublié. Mais attention le piéton revient. Sachons l'accueillir.

Car prendre soin du piéton, c'est prendre soin de chacun d'entre nous.





Piste Cyclable

Catherine Pilon, Secrétaire générale du Club des Villes et Territoires Cyclables

Si les politiques vélo ne se réduisent pas, loin de là, aux infrastructures, la piste cyclable est devenue un incontournable des politiques de mobilité en 2021.

Compagnonnage

Cela fait plusieurs années maintenant que le Club des villes et territoires cyclables et le GART sont compagnons de route. Avec des collectivités en commun et des préoccupations de plus en plus compatibles et partagées : faire du vélo un acteur structurant du bouquet de solutions de mobilité proposé aux habitantes et aux habitants de tous les territoires. Une véritable alternative à la voiture individuelle qui n'est pas durable tant du point de vue climatique que du point de vue économique et social.

Je t'aime moi non plus

Ce compagnonnage n'a pas toujours été facile car, entre les transports en commun et le vélo, chante une petite musique de Je t'aime moi non plus. La cohabitation entre bus et vélo n'est pas toujours simple : la voie partagée occasionne angles morts et stress pour les uns, réduction de la vitesse commerciale pour les autres. L'intermodalité peut aussi prendre des allures de combat pour l'emport dans les trains et les trams ou la chasse aux stationnements sécurisés. Mais, dans certains cas, le badinage profite aux deux. Des bus bénéficient de la création de voies dédiées qui améliorent la régularité du service. De son côté l'augmentation de la pratique cyclable peut soulager la pression dans certains transports en commun, lorsque la sur-fréquentation aux heures de pointe est une impasse.

Ce cheminement commun a permis, sans aucun doute, d'obtenir des arbitrages favorables lors des Assises de la mobilité et de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités, adoptée fin 2019. Une vraie rupture, presque 40 ans après la LOTI, pour faire du vélo un mode de déplacement à part entière, de plus en plus plébiscité.... qui ouvre de nouvelles perspectives, accélérées par la crise sanitaire.

Le pouvoir de la piste

La piste cyclable est un allié précieux car elle crée l'usage. La peur de rouler à vélo dans la circulation est, comme le vol, un frein majeur à la pratique. Avec la pandémie, le vélo s'est propulsé comme un geste barrière idéal et les collectivités ont massivement créé des pistes cyclables, plus de 600 kms en quelque mois. La pratique a suivi : +30 % entre 2019 et 2020 !

Innovation par la piste

L'Europe et le monde se sont invités dans les aménagements, en réponse au Covid, avec les pistes transitoires de Bogota, de Berlin et les carrefours à la hollandaise plébiscités. L'urbanisme tactique s'est mis au service du vélo et les routes express pour le vélo s'invitent dans les métropoles, qui rivalisent d'ingéniosité pour penser les radiales et les liaisons entre les périphéries. Une manière de répondre aux embouteillages, puisque dans toutes les grandes villes, à vélo on dépasse les autos. Dans le même balancier, le nombre et le périmètre des villes apaisées progressent avec un abaissement de la vitesse à 30 km/h à l'échelle de la ville et même de l'intercommunalité, le développement des zones de rencontre et de la piétonisation, les rues scolaires et les rues aux enfants-rues pour tous... Le maillage des pistes cyclables se complète de vélos rues et de chaudiou¹ qui inversent la priorité des usages : la voiture individuelle ne doit plus être l'étalon des concepteurs de voirie.

Ce que la piste est au vélo

En 2022, le terme de coronapiste entrera au dictionnaire, parmi les quelques mots qui auront marqué cette pandémie mondiale. Cela valait bien le coup d'un petit détour par le Larousse ! La piste est un terme qui revêt plusieurs sens... Essayons de l'appliquer au cycliste.

« *trace que laissent de leur passage les animaux sauvages, perdre la piste du cerf* » : il est très aisé de perdre la piste du cycliste. Peu bruyant, rapide, disposant d'aménagements du Code de la route lui permettant (légalement) de se faufiler en dehors des voitures, il est agile, vif mais aussi, comme le gibier, fragile et doit faire l'objet de protection.

« *dans les régions intertropicales, voie de circulation réalisée par compactage du terrain naturel* » : sans doute une piste à explorer pour développer des aménagements cyclables qui permettent la perméabilité des sols, tout en apportant un confort d'usage aux cyclistes.

« *Etre sur une fausse piste* » : se dit de certains aménagements sommaires qui affichent une volonté d'accueillir le cycliste mais n'en ont pas la qualité, soit par manque de budget, soit par manque d'ambition. Les recommandations du CEREMA restent le meilleur moyen de propager des standards de pistes qui garantissent un confort de l'utilisateur.

« *Chemin sommairement tracé et aménagé dans un pays qui n'est pas encore mis en valeur ou dans une région peu habitée* » : C'est encore le cas dans de nombreux territoires français, quand on partait sur les chemins à bicyclette, où la pratique cyclable reste faible, faute d'aménagements dédiés. Augmentons le maillage du territoire et la pratique suivra !

« *Chemin réservé à certaines catégories d'usagers : Piste cyclable* » : on y est ! Le cycliste a son espace, au même titre que les piétons ont des trottoirs, les trains leurs rails et les automobilistes les routes, les avenues, les boulevards et autoroutes... Les villes et villages d'aujourd'hui rebattent les cartes de ce partage très « corbuséen » de l'espace, à la faveur de la coexistence des modes. Ainsi, la piste cyclable prend sur la route et le stationnement automobile, les trottoirs s'élargissent et les zones piétonnes s'étendent. Les vitesses de circulation ralentissent et s'inventent des partages de la rue, où les priorités s'inversent, où le temps de la rencontre prime sur les feux verts, où la distinction entre trottoirs et rues s'estompe et où la couleur sert de signal pour annoncer ce changement d'ère. Le jaune de la coronapiste ou les bleus, verts, rouges et ocres des pistes cyclables et des annonces d'intersections à double sens... Dans certains espaces, de plus en plus nombreux, s'annonce la fin des pistes... mais n'allons pas trop vite !

¹ Chaucidou : chaussée pour les circulations douces



Planification

Brigitte Bariol, Déléguée générale de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU)

P comme planification c'est aussi P comme prospective, prévoir, projeter.

La planification offre en effet « une matrice » pour construire une vision prospective partagée, pour réguler les intérêts contradictoires, pour préparer des projets dans une logique développement urbain durable et inclusif. Instrument de médiation pour faire face aux transitions environnementales, sociales économiques, une planification intelligente est un processus qui permet de construire une action partagée et intégrée entre des institutions et les

différents acteurs d'un territoire, grâce à des politiques et des outils qui permettent d'articuler de manière itérative la vision de long terme et l'action opérationnelle.

En 2016 pour répondre aux défis mondiaux, parler un langage commun, l'Organisation des Nations Unies a adopté 17 objectifs pour un développement urbain durable (ODD) et notamment l'ODD11 villes et communautés durables qui incite à renforcer les capacités de planification pour assurer une urbanisation inclusive, un logement abordable et un accès aux services essentiels pour tous.

La mobilité fait partie de ces droits fondamentaux et est un enjeu de société essentiel pour que chacun puisse accéder aux ressources territoriales : emplois, services, culture... Dans le même temps, l'objectif d'une neutralité carbone en 2050 oblige à transformer radicalement les politiques d'urbanisme et de mobilité. L'intensification urbaine, la mixité, permettant de réduire les déplacements contraints, tout en développant un niveau de service de qualité, ce sont la « ville et les territoires des courtes distances » tout en étant facilement connectés au reste du monde. La crise de la Covid 19 en accélérant la transition digitale, recours au télétravail ou au e-services a ouvert de nouveaux champs d'organisation des flux et des échanges dans les villes territoires.

En France, la planification des transports, a progressivement cédé la place en quelques décennies, à celle des déplacements, puis des mobilités, passant d'une logique d'infrastructures à une logique d'usages, dans des approches de plus en plus transversales qui intègrent la diversité des pratiques et toute la chaîne des types de déplacement en favorisant l'intermodalité, du transport public à la marche à pied en passant par une transformation des pratiques de la voiture particulière.

Si une planification renouvelée oblige à intégrer de nouveaux enjeux, elle mobilise aussi de nouveaux acteurs et elle invite à une approche vraiment participative, mettant les usagers, habitants et citoyens au centre des processus pour favoriser des villes et territoires durables porteurs de cohésion sociale.

Les collectivités locales sont au cœur de la gouvernance pour porter les rôles de « maîtrise d'ouvrage urbaine » et « d'autorité organisatrice » qui permettent d'associer l'ensemble des acteurs, pour que chacun puisse jouer sa partition. Planifier la mobilité post-carbone c'est aussi projeter les individus dans un changement des modes de vie, de consommation, d'utilisation des ressources. La planification de la ville durable est affaire de pédagogie pour faire adhérer à ces changements qui induisent souvent des injonctions paradoxales entre les attentes et représentations individuelles et les réalités vécues, notamment sur les choix d'habitat, de mobilité, de consommation. Les pouvoirs

publics doivent s'intéresser aux « politiques du quotidien » pour apporter des réponses concrètes et adaptées aux habitants, aux contextes locaux pour réduire les sentiments d'inégalités qui fracturent la société.

La planification urbaine doit aujourd'hui inclure cette dimension de « médiation territoriale » L'aspiration à une meilleure qualité de vie est le principal moteur de changement. Les territoires de qualité de vie sont ceux qui permettent de concilier les dimensions fonctionnelles avec les attentes pratiques et symboliques des habitants et usagers en termes de mode de vie.



Qualité de service

Alain Sauvant, Directeur de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)

D'après l'Afnor, un produit ou un service peut-être de qualité « si ses caractéristiques lui permettent de satisfaire les besoins exprimés ou implicites des consommateurs ». L'Afnor précise cette définition dans le cas du transport public de voyageurs (TPV) dans sa norme NF EN 13816, où elle distingue 8 grandes thématiques :

- Offre de service (zone géographique desservie, horaires, fréquence, mode)
- Accessibilité (accès au système de TPV) y compris interface avec les autres modes
- Information (renseignements nécessaires pour programmer et effectuer le déplacement)
- Temps/durée (temps nécessaire pour programmer et effectuer le déplacement, donc y compris aléas)
- Attention portée au client (pour la meilleure adéquation entre le service de référence et les attentes de chaque client)
- Confort (pour rendre le TPV relaxant et agréable)
- Sécurité (sentiment de sécurité ressenti par chaque client, procuré par les moyens mis en œuvre et la communication qui en est faite)

- Impact environnemental (effet sur l'environnement du service de TPV)

La qualité de service se gère dans le cadre du cycle de la qualité, qui distingue le point de vue du client et le point de vue des acteurs responsables du service (opérateurs, autorités organisatrices et autres acteurs éventuels).

La qualité attendue par les clients renseigne les acteurs responsables qui définissent la qualité voulue (par exemple x% des voyageurs à l'heure à 3 mn). En pratique, on obtient une qualité réalisée (en fait y% des voyageurs étaient à l'heure à 3mn), qui impacte la qualité perçue par les clients (z% se déclarent non satisfaits de la ponctualité), qui va elle-même impacter la qualité attendue par ces derniers (par exemple être à l'heure à 3mn dans au moins t% des cas), ce qui boucle le cycle de la qualité.

Un plan de management de la qualité permet de mettre en œuvre ces principes, en précisant :

- La définition et l'évaluation des attentes du client
- La spécification d'un service viable et réalisable tenant compte de ces attentes
- La réalisation d'un service conforme à ces spécifications
- La communication des résultats aux clients
- La mesure de la satisfaction des clients
- L'analyse des résultats et la mise en œuvre de mesures correctrices

Dans le cadre du principe de subsidiarité, il semble préférable pour les transports collectifs urbains que la mise en œuvre de ces plans de management de la qualité soit effectuée sous l'égide de l'autorité organisatrice de la mobilité avec ses partenaires transporteurs et les voyageurs à l'échelle du ressort territorial, ainsi le cas échéant qu'au niveau de chaque ligne ou groupe de lignes pour s'approcher au plus près des réalités du terrain. C'est ce qui explique par exemple que les définitions précises des indicateurs de suivi soient effectuées au niveau de chaque agglomération dans le cadre d'un dialogue local et différent donc légitimement d'un cas à l'autre.

Dans ce cadre, l'action de l'AQST consiste à proposer aux acteurs et aux voyageurs un lieu d'échange au niveau national ayant pour vocation à rechercher ensemble les voies et moyens pour améliorer la qualité de service pour tous selon les mêmes principes généraux que ceux du cycle de la qualité. Il peut par exemple s'agir de mieux partager des bonnes pratiques françaises ou internationales que l'AQST ou d'autres acteurs peuvent tenter d'identifier.

Il existe peu de comparaisons globales sur la qualité du service ressenti par les voyageurs des transports collectifs urbains. Une enquête européenne¹ situe la plupart (70%) des grandes villes françaises dans la première moitié au sein de l'UE au vu de ce critère, ce qui témoigne d'un résultat meilleur que la moyenne européenne mais encore perfectible.

Si l'on tentait quelques pistes générales de progrès possibles, au-delà de l'analyse de la situation dans les lauréats de la satisfaction ressentie, on pourrait par exemple penser à approfondir ces bonnes pratiques :

- Des enquêtes plus fines relatives aux attentes des clients, en utilisant plus les nouvelles technologies, et en diversifiant les types de clientèle, y compris les situations de handicap, et en approfondissant les attentes de bout en bout, y compris sur les interfaces du TPV avec le premier/dernier kilomètre
- Une définition de services viables davantage en lien avec ces attentes diversifiées et de bout en bout, en s'appuyant par exemple encore plus sur les opportunités présentées par les nouvelles mobilités en coordination avec les modes plus traditionnels, menant à des offres de mobilité comme un service
- Une ingénierie contractuelle entre autorités organisatrices et transporteurs garantissant encore davantage la conformité du service réalisé à celui qui a été défini
- Un renforcement des solutions apportées aux voyageurs en cas de problèmes, par exemple des garanties de bonne fin du déplacement au cours de la journée, ainsi qu'à défaut un renforcement des indemnisations en cas de non-conformité
- Un apprentissage collectif plus transparent pour accélérer le processus du cycle de la qualité

C'est bien entendu de la responsabilité de chaque autorité organisatrice de la mobilité de trouver les meilleures pratiques adaptées à son ressort territorial, dans le dialogue avec les opérateurs et les voyageurs.

¹ Voir: Quality of life in European cities in 2015, Union européenne, page 25 pour le volet satisfaction ressentie par rapport aux TCU dans 83 grandes agglomérations de l'UE et quelques autres pays européens: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2015_en.pdf La ville française avec le meilleur indice de satisfaction ressentie TCU (très satisfait ou plutôt satisfait) (Strasbourg) y est classée 13ème sur 83. La moyenne des classements des 7 villes françaises est 30ème sur 83. 6 villes allemandes figurent dans les 15 premières.



Quotidien

Marie-Hélène Massot, Professeure des universités à l'École d'Urbanisme de Paris – Université Paris Est Créteil

Pour toute personne, le quotidien est ce qu'elle fait tous les jours, et qui n'a rien d'exceptionnel. En somme le quotidien concerne nos activités les plus répétées si ce n'est les plus fréquentes.

C'est sur ce quotidien-là que j'ai travaillé, de nombreuses années, les pratiques de déplacements des personnes, dénommées ici mobilité, et plus amplement sur les modes de vie et les usages du temps ; la mobilité, support de la rencontre de l'autre et de la réalisation d'activités, est en effet un des lieux privilégiés d'expression de ces derniers et de notre quotidien.

Ce quotidien-là, que les enquêtes quantitatives sur les déplacements nous permettent d'embrasser, a longtemps été nommé dans ce cadre « le jour ouvrable banalisé » ou JOB. Cette expression, JOB, renvoyait au façonnage et aux modalités d'exploitation de ces enquêtes : du lundi au vendredi, chaque jour un ensemble différent de personnes est interrogé sur ses activités hors du domicile et sur ses déplacements. L'exploitation de ces données donne à voir un nombre de déplacements, de kilomètres parcourus, ou des temps passés à se déplacer, par jour et par personne moyennées sur des données relevées du lundi ou vendredi, les dits jours ouvrables, que banalisent la moyenne. Les enquêtes n'ont pas changé mais le JOB n'est plus utilisé dans le langage professionnel : ils sont loin les temps où personne ne travaillait le dimanche, ou tout salarié travaillait à temps complet de 8 heures à 18 heures et déjeunait chez lui à midi.

Les évolutions de la société contemporaine ont été en effet plus conséquentes et profondes ces 80 dernières années que pendant les 19 siècles qui les ont précédées, la vitesse permise par les modes de transports collectifs et individuels ayant fortement distendu et spécialisé les territoires de notre quotidien, entraînant une forte évolution de nos modes de vie.

Les évolutions sont impressionnantes, l'aptitude à se déplacer de chacun conditionne son insertion dans la société et sa socialisation. Certains auteurs définissent aujourd'hui la société contemporaine plus par des circulations et

des flux que par des structures et des organisations stables ; dans leurs discours la généralisation des mouvements remet en cause l'idée même d'ancrage territorial des personnes en raison de la fragmentation des modes d'appartenances sociales et territoriales; dans cette société mouvante et incertaine, chacun doit faire preuve de flexibilité, de réactivité, d'adaptation permanente pour rester au contact des exigences d'une société dans laquelle aucune place n'est jamais acquise ; le zapping d'une activité à l'autre, d'un lieu à un autre, la fluidité, sont la norme... tous ces phénomènes bousculeraient nos modalités d'organisation qui jusqu'à une période récente étaient jugées stables, emboîtées les uns aux autres et identiques pour la majorité, et dont les rythmes jalonnant nos vies, le quotidien, l'hebdomadaire, l'annuel en étaient l'emblème.

C'est dans ce contexte que j'ai travaillé la banalité perdue du quotidien, questionnant tout autant le contenu de ce dernier que les rationalités à l'œuvre dans sa mise œuvre par les métropolitains. Réunissant un ensemble de jeunes chercheurs et doctorants sur la thématique, notre travail s'est concrétisé dans l'ouvrage *Mobilités et modes de vie métropolitains, Les intelligences du quotidien*¹ sur lequel mon propos s'appuie pour décrire les évolutions et les résistances du quotidien métropolitain.

Les travaux présentés concernent des individus porteurs d'histoires et de projets, dont on a préservé les séquences de la vie quotidienne – travailler, se déplacer, s'occuper de sa famille, aller au restaurant ou au cinéma –, pour comprendre leurs choix et leurs arbitrages dans le temps et dans l'espace. Tactiques et routines du quotidien, capacités stratégiques des personnes et inégalités interindividuelles, négociations et arbitrages autour du temps de travail et de la localisation résidentielle, sont les clés de lecture mobilisées pour saisir les rationalités à l'œuvre.

L'ouvrage donne à voir un individu tout à la fois ancré à « son chez lui » et capable de se mouvoir dans un espace multi-territorial. Un individu opérant à différents horizons temporels, animé par la maîtrise des usages de son temps et acteur de sa mobilité qui s'avère raisonnée. À rebours des idées reçues, si les individus adaptent leurs conduites au gré des contraintes, de leurs capacités et de l'ouverture technique et sociale des possibles, *les rationalités à l'œuvre bougent peu*. Si au cours des années, les programmes d'activités des individus se sont intensifiés ou au contraire réduits en nombre et durées d'activités, c'est que, pour tous, la journée ne fait toujours que 24 heures dans un contexte d'allongement des temps d'accès au travail; certains ont reporté des activités du quotidien sur les jours sans travail, d'autres ont construit progressivement des îlots de routines qui leur ont permis de traverser la plupart des situations grâce à une flexibilité qui ne doit rien à l'improvisation ; ou encore

ils interpellent les mobilités résidentielles ou le travail à temps partiel pour secourir des mobilités quotidiennes devenues moins acceptables. Une somme de petits arrangements permet la plupart du temps d'organiser la résilience d'un mode de vie qu'on s'est choisi, même lorsque le contexte semble particulièrement défavorable. Étant entendu et montré qu'il vaut toujours mieux être riche que pauvre pour mieux vivre son quotidien.

Construire son mode de vie apparaît ainsi plus que jamais comme un acte de résilience. Le quotidien n'est plus banalisé, il est pluriel au même titre que les modes de vie, et s'il le faut, s'arrange de porosités à la marge avec les rythmes hebdomadaires ou annuels. Le quotidien n'est plus banalisé mais il demeure plus que jamais ancré spatialement et œuvre toujours autant dans la structuration de notre société contemporaine soumise avec résilience aux injonctions de l'hypermodernité, du développement durable, ou de la COVID plus récemment. Autrement dit l'évolution de nos sociétés n'est possible qu'en articulation avec la persistance de configurations spatiales, temporelles et sociales qui se réinventent lentement pour constituer de nouveaux repères collectifs.

1 MASSOT M.-H. (Dir), 2010, Mobilités et Modes de vie Métropolitains, Les intelligences du quotidien, éd. L'Œil d'Or, Paris, 330 pages, Octobre



Région

Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, présidente de Régions de France

Olivier Razemon, journaliste amoureux des mobilités, arguait en 2016, dans son ouvrage au titre appuyé « *Comment la France a tué ses villes* », du déclin des villes moyennes et périphériques comme une conséquence de choix politiques qui auraient préféré « les biens plutôt que les liens ». Les mobilités et l'aménagement du territoire étaient, pour lui, à la fois sources du problème et de la solution. Au même moment, le législateur étendit le périmètre des régions et leur confia des charges étendues en matière de mobilité, singulièrement en matière de mobilités durables.

Ainsi, législateur et journaliste ont mis en exergue une relation forte entre les problématiques de mobilité et la cohésion sociale, que je défends depuis six ans à la tête de l'Occitanie. Les « gilets jaunes », maillant les dizaines de milliers de ronds-points de France, en ont depuis rappelé l'évidence.

Les mobilités, au fait ? Vous les avez définies, détournées et décortiquées dans le présent dictionnaire ; certaines relèvent bien de la compétence d'une région. Précisément, les Régions gèrent les matériels et infrastructures des transports inter-urbains (trains locaux et régionaux et autocars) et les transports scolaires et concourent au développement des mobilités dites « douces » comprenant le vélo et les nouvelles mobilités. Elles constituent un vecteur puissant de lien social – mais leur rôle va bien au-delà, doit aller bien au-delà.

En Occitanie, j'ai associé les citoyens au devenir de notre région, au-delà de l'élection. Ils ont choisi le nom de leur région. Dans la foulée, j'ai lancé les États généraux du rail et de l'intermodalité, pour construire ensemble le service public régional des transports. La Convention citoyenne pour l'Occitanie, réplique locale de la Convention citoyenne pour le Climat, a fait interagir les enjeux climatiques et les politiques de transports ; en sont sorties, et je les ai mises en œuvre, des propositions ambitieuses telles que la gratuité des transports scolaires et la gratuité des transports pour les jeunes.

Engagée dans cette transition, je fais le pari du train, qui a structuré notre passé, notre présent et notre futur. S'appuyer sur notre formidable patrimoine ferroviaire : soutien aux trains de nuit (Paris-Cerbère) et emblématiques (le train jaune, l'Aubrac, le Cévenol), rouvrir des lignes fines (rive droite du Rhône le long du pont du Gard, Alès-Bessèges, Montréjeau-Luchon, Carcassonne-Quillan). Garder les pieds dans le présent : un million de billets à un euro, renforcer la fréquence et le maillage des trains, sécuriser les gares et les trains (présence humaine, vidéoprotection, parkings à vélos sécurisés), défendre les deux lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, exploiter les potentialités du fluvial avec le Canal du Midi. Garder les yeux vers le futur : la région Occitanie a déjà commandé toutes les sortes de trains plus écologiques, hybridation via rétrofit de trains diesel (2022), trains à batteries (2023), trains à hydrogène (2025), elle encourage un avion plus sobre et plus efficient.

Et ce pari marche ! En 2020, en pleine crise sanitaire, la fréquentation des TER a augmenté en Occitanie.

Ma volonté est d'apporter des solutions à chacune et chacun ; il convient donc de développer tous les types de mobilités pour lutter contre l'hyper-métropolisation. Le sénateur Olivier Jacquin apporte d'utiles éclairages sur le défi des mo-

bilités dans les espaces peu denses, dans son rapport pour la délégation à la prospective du Sénat : l'État et les collectivités pourraient trouver des réponses en s'appuyant sur le triptyque « proximité, intermodalité, accessibilité », c'est-à-dire en offrant aux Françaises et aux Français une mobilité du « porte-à-porte ». Aujourd'hui, l'enjeu auquel je me suis attelée est de passer de sa voiture ou de son vélo au car puis au TER, sans être confronté à des titres de transport, des tarifs et des interlocuteurs multiples pour le bus, le tram, le train, etc. La Région Occitanie va déployer 1500 km de pistes cyclables sécurisées.

Mais seules, les Régions ne peuvent pas tout. Demain l'État devra mener une politique plus ambitieuse d'entretien des réseaux et réaliser les nouvelles grandes infrastructures ferroviaires et routières dont la France a besoin.



Régulation

Bernard Roman, Président de l'Autorité de Régulation des Transports

L'organisation industrielle des réseaux, traditionnellement marquée par des entreprises en position de monopole, s'est progressivement ouverte à la concurrence à partir des années 1980, du fait d'un mécontentement grandissant quant à la faible qualité et au coût des services ainsi gérés.

Il y avait toutefois de bonnes raisons, historiquement, à l'absence de concurrence dans ces secteurs, « naturellement » monopolistiques du fait de coûts fixes particulièrement importants. Dans une telle situation, la duplication, par des entrants potentiels, de certaines infrastructures ou facilités dites « essentielles » est très coûteuse et il est plus efficace de confier toute la production à une unique entreprise, dite en « monopole naturel ». Ainsi, il serait inefficace qu'un nouvel opérateur, par exemple, pour concurrencer la SNCF sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, en construise une nouvelle, avec de nouvelles gares à Paris et Lyon.

Pour ouvrir ces secteurs à la concurrence, il fallait donc supprimer les « barrières à l'entrée » que constituent les coûts fixes importants des infrastructures et facilités essentielles pour rendre le marché des services « contestable » et restaurer l'efficacité, selon l'approche développée au début des années 1980 par Baumol, Panzar et Willig.

En séparant l'infrastructure, en monopole naturel, des services, la concurrence pourrait ainsi se développer entre plusieurs opérateurs dans le marché des services, en leur octroyant un accès à l'infrastructure et aux facilités essentielles, d'où la terminologie anglo-saxonne d'open access pour qualifier cette situation. Pour les services conventionnés, le développement de la concurrence pour le marché serait également facilité.

Néanmoins, séparer l'infrastructure des services – dans le secteur ferroviaire, séparer SNCF Réseau (ex-RFF) de SNCF Voyageurs et Fret SNCF (ex-SNCF Mobilités et ex-SNCF) – ne suffit pas. L'accès aux infrastructures et facilités essentielles doit être régulé, par des autorités indépendantes, afin de s'assurer que les gestionnaires, en monopoles naturels, ⁽¹⁾ n'exploitent pas leur position pour dégager une rente de monopole, ⁽²⁾ soient incités à la performance et ⁽³⁾ ne privilégient pas l'opérateur historique, avec lequel ils peuvent être verticalement intégrés.

C'est ce schéma qui a été mis en œuvre, en France, dans le secteur des communications électroniques, dès la fin des années 1990, dans celui de l'énergie au début des années 2000, puis dans le secteur ferroviaire à la fin des années 2000. Treize années séparent ainsi la mise en place de l'Autorité de régulation des télécommunications de celle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, créée fin 2009 et devenue, depuis, l'Autorité de régulation des transports (ART).

Les missions du régulateur économique dans le secteur ferroviaire, chargé d'accompagner son ouverture à la concurrence, s'inscrivent dans le cadre théorique rappelé supra. Il s'agit, pour l'essentiel, de réguler les conditions d'accès au réseau, aux installations de service et aux prestations qui y sont associées, afin de veiller à ce que cet accès se fasse dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires et que la tarification fournisse les bons signaux économiques.

Pour ce faire, l'outil principal est la régulation des prix tarifés pour l'accès à l'infrastructure et aux facilités essentielles, qui s'intéresse tant au niveau qu'à la structure des prix, pour promouvoir l'efficacité allocative, assurer un niveau de recettes raisonnable et suffisant à l'entreprise fournissant l'accès et responsabiliser celle-ci en l'incitant à la maîtrise des coûts. L'ART rend ainsi des avis conformes, juridiquement contraignants, sur les propositions tarifaires

des gestionnaires d'infrastructure et d'installations de service (gares, centres d'entretien et de maintenance, etc.).

L'ART dispose également d'autres outils pour mener à bien ses missions, comme un pouvoir d'avis motivé sur les conditions d'accès technique au réseau et aux gares, un pouvoir de règlement des différends pouvant naître entre les acteurs du secteur ferroviaire dans le cadre de son ouverture à la concurrence et, enfin, un pouvoir de sanction en cas de manquements aux règles d'accès ou d'utilisation de l'infrastructure et des installations de service.

Le régulateur se heurte toutefois à une asymétrie d'information avec les opérateurs régulés. Pour mener à bien ses missions, il doit ainsi réduire cette asymétrie d'information et développer la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés. Il le fait en collectant des données, en conduisant des études ou en développant des outils de modélisation des coûts d'opérateurs normatifs, de manière à disposer d'outils d'analyse contrefactuelle des éléments de coûts soumis par les opérateurs régulés à l'appui de leurs tarifs.

Les compétences de l'ART n'ont cessé d'être élargies depuis sa création. Ainsi, la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a étendu le champ de la régulation de l'Autorité au transport collectif routier de voyageurs et au secteur autoroutier. L'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 et la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ont ensuite confié à l'Autorité trois nouveaux champs de régulation : la régulation des redevances aéroportuaires, celle des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP et enfin celle des services numériques de mobilité.

Ces missions s'exercent en mobilisant les quatre piliers socles pour l'action du régulateur économique sectoriel : (i) développer et maintenir un cadre concurrentiel équitable ; (ii) réduire les asymétries d'information ; (iii) développer et approfondir la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés et (iv) veiller à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents.



Relance

Philippe Duron, Co-Président de TDIE

Toute crise qu'elle soit politique, économique, sociale perturbe fortement le fonctionnement de l'économie. Son impact sur la consommation fragilise les entreprises. La reprise passe souvent par une relance soutenue où l'intervention plus ou moins vigoureuse des pouvoirs publics est décisive. A la différence des crises conjoncturelles qui nécessitent des corrections et des adaptations des économies, les crises structurelles conduisent à des évolutions profondes voire à des ruptures technologiques, scientifiques, sociales. La crise que nous vivons actuellement relève de la seconde catégorie. La pandémie qui sévit depuis le début de l'année 2020 se double d'une crise environnementale menaçant l'avenir de l'espèce et de la planète. La relance devra donc passer par une remise en cause des politiques publiques doublée d'un soutien puissant des Etats pour s'inscrire dans un paradigme économique revisité à la lumière des nouveaux défis auxquelles nos sociétés sont confrontées.

La mobilité et les transports sont confrontés à cette crise comme la plupart des secteurs économiques. La pandémie marquée en ses débuts par un effondrement de la fréquentation consécutive aux confinements, se caractérise comme une crise de la demande. Les usagers d'abord empêchés par les injonctions de l'Etat qui, en sus du confinement, a imposé un télétravail massif réduisant ainsi les déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi que nombre de déplacements occasionnels, gardent pour certains une défiance vis à vis du transport en commun. Cette baisse de la demande conjuguée avec un maintien de l'offre proche de la normale pour assurer la continuité du service public, a fortement affecté la situation financière des autorités organisatrices et des opérateurs des transports.

La relance sera donc plus difficile, plus longue et prendra nécessairement en compte les enseignements de cette crise mais aussi les évolutions comportementales des Français. La relance des transports publics dépendra tout d'abord de la situation financière des autorités organisatrices et des opérateurs de transports publics. Le soutien de l'Etat dans la durée comme la vigueur de

la croissance économique conditionneront le succès de la relance mais ils ne sauraient suffire à une reprise durable. La crise comporte des aspects négatifs mais elle est aussi révélatrice de changements profonds qu'elle tend à accélérer et qu'il faut entendre. La relance devra répondre à une attente de qualité et de modernisation des organisations. Une meilleure desserte des territoires périurbains accompagnée d'une multimodalité renforcée permettra de proposer des services efficaces à un plus grand nombre d'utilisateurs.

La relance ne peut se limiter à un accompagnement financier de l'Etat pour accompagner les pouvoirs locaux pendant la durée de la crise. Elle doit s'appuyer sur une politique d'investissements importants pour accompagner les transformations profondes liées aux défis du temps. Les autorités organisatrices de mobilité pleinement conscientes de ces changements ont adopté des plans pluriannuels d'investissements (PPI) ambitieux pour le mandat municipal et intercommunal en cours (19Mds€ pour les principales agglomérations). Mais elles ne peuvent engager seules les investissements qu'ils nécessitent. Les plans de relance européens et nationaux accordent une place importante aux transports en insistant sur deux priorités : la lutte contre le changement climatique et la numérisation des mobilités. Les objectifs de neutralité carbone en 2050 imposent un verdissement des flottes à un rythme très rapide et des investissements massifs. La crédibilité du report modal tient à des efforts d'augmentation de capacité. La digitalisation des transports déjà engagée doit accompagner la modernisation des réseaux et faciliter les déplacements des usagers en facilitant leur information et l'acquisition des titres de transport pour un développement de bout en bout.

Le succès de la relance dépendra tout à la fois à la reprise de la consommation du plus grand nombre réorientée vers des produits et des services durables tout autant que par un niveau d'investissement élevé pour accompagner les mutations de l'après crise.

R

Résilience

Pascal Berteaud, Directeur général du CEREMA

La crise sanitaire a amené de nouveaux noms dans le langage courant. Si certains comme « présentiel » existaient, d'autres comme « distanciel » ou « coronapistes » sont des néologismes qui se sont imposés. La résilience est, selon le Larousse, la capacité d'un écosystème, d'un biotope ou d'un groupe d'individus à se rétablir après une perturbation extérieure. Ce mot n'est pas nouveau. Toutefois, c'est sans doute celui, de manière consciente ou pas, dont nous avons tous fait l'expérience. En effet, personne n'a pu échapper à la nécessité de s'adapter aux conséquences de la crise sanitaire, que ce soit dans notre manière de travailler, de se déplacer, de consommer, de nous divertir. De la même manière, au-delà des individus, tous les pans de notre société ont dû apprendre à surmonter cette crise. La mobilité – comme tout autre secteur économique mais aussi parce qu'elle contribue directement à la plupart de nos activités – a été fortement touchée. Les mobilités touristiques et longue distance ont sans aucun doute été les plus impactées. Parce qu'ils sont essentiels, les transports du quotidien ont mieux résisté, mais ont dû se transformer. Les aménagements cyclables temporaires ont par exemple été un moyen d'accompagner une augmentation de la pratique du vélo dans le contexte de la crise et de ses contraintes.

La résilience des services de transports en commun (TC) a été particulièrement éprouvée au cœur de la crise sanitaire mais le test a été relevé. Dans un premier temps, les autorités organisatrices de la mobilité et les exploitants se sont adaptés aux contraintes sanitaires (espacement entre les usagers, nettoyage du matériel roulant en fonction des règles d'hygiène...) afin de continuer à assurer des services pour les personnes devant se déplacer, et notamment les soignants. Mais il a également fallu commencer à préparer l'avenir en travaillant à la réassurance des usagers afin qu'ils reviennent plus facilement dans les TC à la suite de la crise. Dans un contexte de crise économique et de manque de recettes, la question financière est (re)devenue centrale. On a alors vu l'importance du poids de la puissance publique dans la résilience du système TC par le biais de son appui financier, indispensable, même si de nombreuses incertitudes demeurent aujourd'hui.

L'épreuve de la résilience passe ainsi par cette première phase visant à rétablir un état minimal de fonctionnement. Dans un second temps, elle conduit à devoir concevoir un nouvel équilibre. Dans le cadre des mobilités, l'essor du recours au télétravail, de l'usage du vélo ou encore du désir de mobilité résidentielle a montré que la crise agissait comme un accélérateur de tendances. Il s'agit donc de travailler sur des systèmes dans un contexte qui a irrémédiablement évolué. Le nouvel équilibre devra prendre en compte à la fois ces nouvelles tendances, des critères financiers mais aussi les enjeux politiques majeurs.

L'urgence actuelle reste de sortir de la crise et de ses conséquences sanitaires, économiques et sociales. Cette sortie de crise s'inscrit toutefois dans un contexte d'une autre urgence, l'urgence climatique. Ainsi, les opportunités offertes par la crise sanitaire doivent être saisies en intégrant les enjeux de décarbonation des mobilités. Le secteur des transports est en effet un secteur qui n'est pas encore sur une trajectoire nette de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'enjeu de sortie de crise n'est donc pas de retrouver une situation antérieure à la crise mais d'en tirer parti pour inscrire durablement les mobilités sur une trajectoire de réduction significative de leurs émissions. Le principal défi est sans doute là. La crise a révélé les capacités de résilience des individus et systèmes de transport, laissant entrevoir des marges de manœuvre indispensables auparavant ; elles doivent être pleinement mobilisées pour s'inscrire dans la transition écologique et énergétique du secteur.

R

Ruralité

Cédric Szabo, Directeur de l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF)

Le retour en grâce du monde rural à l'occasion des épisodes de migrations plus ou moins temporaires des urbains vers les campagnes est l'occasion de veiller à remettre la question des déplacements des ruraux ou vers/via la ruralité. Il dissimule une tendance de fond déjà largement entamée et dans lequel l'enjeu des mobilités est majeur.

Quelle question centrale que celle-ci dans le quotidien de nos concitoyens, qu'ils soient des villes ou des champs. Tout est conditionné à cela : la vie économique (aller au travail), sociale et culturelle, celle de nos enfants ou de nos aînés, tout doit être vu à l'aune de la capacité à se déplacer, à déplacer le service ou l'objet.

Aussi, ouvrir l'enjeu à la question rurale permet de creuser quelques pistes nouvelles pour interroger notre regard sur la ruralité, la mettre à l'agenda de l'action publique y compris sur ces sujets. La timidité ou la modestie de l'ambition de l'Agenda rural gouvernemental sur le sujet trahissent l'immensité du chantier.

D'abord de quoi parle-t-on ? d'une géographie, qui représente l'immensité de notre territoire nationale (90 % de l'espace), traversée par nombre de « tuyaux » ferroviaires ou automobiles sans forcément les « irriguer » et d'une démographie croissante d'un tiers de nos concitoyens. Ceux-là même qui au moment des événements de l'automne 2018 disaient dans les cahiers de doléances et de propositions ouverts dans les mairies rurales leur étonnement de ne pas avoir de système organisé en matière de mobilité collective.

Il y a la dépendance à la voiture individuelle. D'abord pour travailler. Même si 22% des actifs vivent à la campagne pour 22% des emplois du pays, il y a de la mobilité pendulaire contrainte forte. Il n'y a donc pas une centralisation fonctionnelle de l'emploi en ville mais des incidences sur l'organisation des flux.

Autre caractéristique rurale de ces dernières années, la réduction des points de contacts de services publics d'Etat. Elle oblige à la mobilité contrainte. Comme une tache qui se rétracte, l'accessibilité se réduit sans compensation équivalente par l'émergence des solutions numériques encore inaccessibles ou fiables partout.

Que nous disaient ces habitants ? qu'ils refusaient à l'époque l'idée d'une taxe sur les carburants et l'abaissement de la vitesse à 80km/h. Qu'ils avaient besoin de voir assouplies les règles de Contrôle technique, qu'ils s'étonnaient d'avoir vu la manne des recettes des opérateurs autoroutiers ne pas être utilisée pour améliorer la mobilité de proximité et favoriser les transports en commun par le développement des transports publics, que les lignes ferroviaires dites secondaires par certains, vu de loin, devaient être soutenues, qu'ils étaient ouverts aux enjeux des mobilités douces.

De tout cela que fait-on ? Maintenant qu'est stabilisée la question des AOM sous forme de peau de panthère, quels sont les services produits depuis le vote de la loi d'orientation sur les mobilités qui ont impacté le quotidien des habitants ?

Dans ce domaine, comme dans bien d'autres aujourd'hui la ruralité doit être vue comme un partenaire à part entière dans le dialogue entre villes et campagnes. Pourquoi ?

Les enjeux de congestions urbaines, la nécessité de revoir à la baisse des déplacements du quotidien contient le ressort d'une société plus ouverte et un développement plus équilibré.

Comment à partir du développement des campagnes résout-on une partie des soucis de la densité et inversement ?

Jamais le monde urbain ne saura produire assez d'énergie (notamment pour se déplacer) sans que celles-ci soient produites à la campagne. C'est déjà largement le cas mais le potentiel rural n'en est qu'à son balbutiement si on regarde la prolifération d'entités locales de petites unités de production.

Jamais le monde rural ne saura produire de solutions industrielles pour répondre aux enjeux des services de ses habitants.

Ce sont deux exemples qui témoignent de l'interdépendance qu'il faut apprivoiser et amplifier. Dans le domaine des mobilités, le chantier est formidable. Citons-en quelques-uns.

Chez les maires ruraux, nous œuvrons pour que les services s'installent, sous des formes nouvelles, à partir des énergies et en fonction des besoins. Ce sont autant de mobilités longues qui se voient réduites. Dans ce registre le champ du télétravail est à ses prémices pour voir comment l'alliance entre villes et campagnes accélèrent les mutations profitables aux salariés résidant dans les villages et à l'activité économique.

Nous plaidons pour que les technologies déjà largement utilisées dans les systèmes déployés dans les grands réseaux urbains alimentent les solutions imaginées par les acteurs ruraux. A titre d'exemple, on peut penser que l'arrivée lente du véhicule autonome en zone rurale est au moins autant le fait d'une frilosité des opérateurs que du syndrome rural du « C'est pas pour nous ! ».

Les sujets sont majeurs et aujourd'hui bloquent sur des points clés que sont le manque d'ingénierie de projets et ensuite le modèle économique pour assurer le fonctionnement et l'animation. Une réalité universelle pour les collectivités mais qui prend un relief bien spécifique dans le monde rural auquel il faut répondre de manière tout aussi volontaire que particulière.

Comme le disent souvent les maires ruraux, si vous venez à la campagne, le principal risque est que vous n'ayez plus envie d'en partir. Ce dont nous nous réjouissons chez les maires ruraux de France.



Scolaire

Nicole Bonnefoy, Sénatrice, présidente de l'Anateep

Le transport scolaire n'a pas toujours existé ! C'est un secteur d'activité qui doit son essor à de profondes réformes mises en œuvre par l'Éducation nationale dans les années 1950. L'après-guerre est marqué par une extraordinaire explosion démographique, un exode rural massif et une forte demande d'éducation¹. Face à cette situation, et compte tenu de moyens budgétaires limités, la politique des pouvoirs publics s'attache à une meilleure rentabilité des équipements scolaires. Le regroupement des centres scolaires² (naissance de la carte scolaire) permet, selon l'administration, d'endiguer la multiplication d'internats coûteux et le paiement de maîtres sans élèves. Il contraint surtout des collectivités locales à financer des circuits... et de nombreux élèves à se déplacer parfois loin de leur domicile. Le ministère de l'Éducation nationale entend lever cet obstacle matériel à la scolarisation en accordant une aide financière aux élèves qui doivent utiliser les transports scolaires. Ces derniers sont donc dès le début « un élément essentiel de la réforme de l'enseignement » et « concourent à la démocratisation et à l'égalisation des chances entre ruraux et urbains ». C'est encore le cas aujourd'hui.

Outre ce lien essentiel avec les évolutions du système éducatif, le transport scolaire est indissociable des problématiques territoriales. Il permet l'installation des familles avec enfants dans des espaces périphériques qui parfois peinent à attirer. Il irrigue quotidiennement des secteurs ruraux désertés par les services publics. Il permet la production locale ou régionale (non délocalisable) de services de transport : des entreprises encore familiales, de l'emploi local, des compléments de revenus pour des agriculteurs-conducteurs,... Il assure la viabilité économique de centaines d'entreprises de transport en France. En un mot, il contribue à maintenir l'animation minimale sans laquelle le paysage deviendrait immobile. C'est pourquoi, dès l'origine, malgré un carcan étatique pénalisant, sclérosé, aux antipodes d'une gestion de proximité, de nombreuses communes de France et une intercommunalité syndicale active (SIVU, SIVOS, SIVOM,...) ont œuvré au quotidien, en tant qu'organisateur

de proximité, pour assurer ce service public en marge des textes de coordination de 1949.

Le transport scolaire, on l'oublie trop souvent, est sans doute un des secteurs d'activité qui aura le plus profité de la décentralisation issue des lois Defferre. À la suite de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et de ses décrets d'application, le transport scolaire s'est libéré d'une gestion étatique totalement inadaptée, voire même nocive si l'on s'en tient à la qualité du service rendu aux familles et aux élèves transportés (vieux véhicules, gestion défailante, logique exclusivement administrative, etc.). Dès le 1^{er} septembre 1984, les départements (et les agglomérations au sein de leur périmètre de transport urbain) ont patiemment rebâti une vraie politique de transport scolaire, centrée sur les besoins réels exprimés par les familles (extension dans l'assiette des subventions avec la prise en compte des maternelles, des internes,...) tout en assurant la rationalisation bienvenue des services (suppression des doublons, itinéraires restructurés et points d'arrêt sécurisés, etc.). Dans plus de 85 départements, des autorités organisatrices dites « de second rang » (AO2) – mais qui ne le sont pas ! – ont contribué à ce formidable travail si nécessaire. En 1992, huit ans après la décentralisation des transports scolaires, un rapport conjoint de deux inspections générales³ faisait, dans son introduction, le constat « d'un secteur dont on n'entend pas parler ». Quelle meilleure preuve d'une bonne gestion !...

En 2017, le transport scolaire est devenu une compétence régionale en dehors des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité. Mais il reste aux mains d'élus(e)s et de technicien(ne)s de terrain. En 2021, un peu plus de quatre millions d'élèves sont acheminés à leur établissement scolaire, chaque jour, par un mode de transport collectif (bus, car, tramway, métro), dont plus de la moitié dans les agglomérations et leur périphérie. La qualité et la sécurité du transport des scolaires, si chères à l'ANATEEP, sont devenues au fil des années des préoccupations fortes pour les décideurs locaux. Que les élèves soient transportés sur des services réguliers ou par le biais de services qui leur sont dédiés, l'attention doit demeurer maximale. Le risque d'un tragique accident, comme Beaune en 1982, Roquemaure en 1995, Rochefort en 2016, Millas en 2017 est toujours présent dans nos esprits. Il interdit tout atermoiement et contribue *in fine*, par la mobilisation de tous les acteurs de terrain, à la sécurité maximale des transports d'élèves.

C'est en tant que Présidente de l'ANATEEP que mes ami(e)s du GART m'ont demandé de traiter la lettre « S comme scolaire » et je les remercie au nom de notre association. Mais c'est aussi en tant que sénatrice (tous les Présidents de l'ANATEEP sont sénateurs), sénatrice de Charente,

que j'ai voulu rappeler l'histoire indissoluble du transport scolaire et des territoires, des collectivités locales. Le GART, au cours de ses quarante années d'existence, a toujours montré son implication dans ces enjeux de terrain, sur l'organisation des transports, désormais sur celle des mobilités. Souhaitons lui de poursuivre cette mission encore longtemps !

1 Entre 1959 et 1973, la population scolaire passe de 1,5 à 3,9 millions d'élèves.

2 Institué notamment par le décret 53-818 du 4 septembre 1953 autorisant la fermeture des écoles à classe unique.

3 IGAEN et CGPC, Concertation et qualité dans le domaine des transports scolaires, mai 1992, 39 p.



S

SCoT

Stella Gass, Directrice de la Fédération nationale des SCoT

Elaborer ou réviser un SCoT est un exercice aussi passionnant que compliqué. Les élus y préparent l'avenir du territoire à 20 ans, mettent en cohérence les politiques publiques, travaillent en transversalité, construisent une vision et un projet politique de long terme, sur un périmètre qui souvent dépasse leur périmètre électif et le temps de leur mandat.

Ce projet de territoire de long terme qu'ils définissent dans leur SCoT n'a pas vocation à entériner ce qui se passe au fil de l'eau. Il s'agit d'un projet politique, qui doit permettre d'anticiper les besoins des habitants en matière de logements, de mobilités, de services, d'emplois, de relever les défis des transitions qu'ils soient climatiques, écologiques, énergétiques tout en préservant les ressources de leur territoire, comme le foncier ou l'eau. Bref, ce qu'ils écrivent dans leur SCoT est un changement de trajectoire, une nouvelle stratégie territoriale à mettre en œuvre.

Le projet de territoire défini par les élus dans leur Schéma de Cohérence Territoriale recherche le meilleur équilibre entre mobilité et étalement urbain, entre espace urbain et rural, entre urbanisation et préservation des espaces naturels agricoles et forestiers. Il oriente le développement en favorisant l'articulation de l'urbanisation avec la présence de transports en commun. Il construit une vision stratégique, souvent inter-territoriale, pour faciliter la réponse aux besoins de mobilités des habitants et des salariés d'un territoire. Des besoins qui, souvent, dépassent les limites administratives des communes et intercommunalités et dessinent un nouveau territoire, celui de la vie et de l'usage des citoyens.

Dans le SCoT, les élus fixent des objectifs et des orientations en utilisant toutes les actions possibles en matière de mobilité. Ils privilégient notamment les solutions qui présentent des alternatives à l'usage de la voiture, en prévoyant le développement des transports en commun en lien avec les niveaux élevés de l'armature urbaine, les transports à la demande, le covoiturage, en intégrant dans les projets des aménagements qui favorisent les mobilités actives, en

localisant de manière préférentielle les activités et les services dans les lieux d'habitation pour limiter les besoins en déplacement, en privilégiant la mutualisation des stationnements et la création de pôles d'échanges multimodaux.

La mobilité est essentielle au bon développement économique d'un territoire, et un enjeu d'équité sociale, pour permettre aux habitants, quel que soit l'endroit où ils vivent, d'avoir accès aux services publics, à un emploi, aux commerces, aux universités, aux loisirs. Les élus relèvent ainsi le défi de trouver des solutions de mobilité dans les espaces de faible densité et d'intégrer la prospective démographique et économique actée dans le SCoT pour l'articuler avec l'offre de mobilité à venir sur un territoire. Travailler sur un SCoT ouvre aussi des réflexions dans les territoires sur les marges de progrès pour intégrer les problématiques de développement de la logistique économique et commerciale, la question de l'accessibilité touristique et de la densité des déplacements dans ces temps de pandémie mondiale.

Dans les SCoT, la mobilité ne s'arrête pas à celle des habitants. Les élus identifient également les besoins de mobilité des espèces en préservant les trames vertes et bleues, les réservoirs de biodiversité, en identifiant les continuités écologiques du territoire à protéger et restaurer, en limitant la fragmentation des milieux notamment par les infrastructures. Vous avez dit que tout est une question d'équilibre ?



Sécurité / Sûreté

Isabelle Gally, Conseillère sûreté auprès du Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) (2019-2021)

« Alors, tu viens avec nous ce soir, on va se faire un resto au centre-ville, avec les copines ». Léa en meurt d'envie, mais non, ce soir elle n'ira pas, elle a trop peur depuis qu'elle a été abordée par trois jeunes hommes qui lui tenaient des propos de plus en plus déplacés, alors qu'elle rentrait chez elle par le dernier bus. Heureusement, un homme est intervenu et a fait fuir ces trois importuns.

« S » comme « sécurité / sûreté » ... Pourquoi Léa n'ose-t-elle pas sortir le soir en prenant les transports en commun ? Et que peuvent faire les uns et les

autres, services de l'Etat, autorités organisatrices, opérateurs de transport pour que Léa exerce son droit d'aller et venir, de jour comme de nuit ?

Cette anecdote soulève de multiples questions qui interrogent le fonctionnement de notre société et dépassent le monde des transports mais qui n'exonèrent pas celui-ci de travailler sur les dispositions qui peuvent être prises pour faciliter l'exercice de cette liberté fondamentale.

Derrière ces mots « sécurité / sûreté », sont compris tous les actes de malveillance commis dans les transports en commun, des incivilités quotidiennes au risque terroriste. Si ce dernier représente évidemment le plus haut degré de risque, c'est néanmoins la répétition de ces faits, incivilités ou infractions, qui pollue le plus la vie des usagers des transports.

S'étant penchée sur cette question à la SNCF il y a quelques années, Madame Monique Sassier, ancienne médiatrice de l'Education nationale, avait rapporté les mots d'un contrôleur de cette entreprise : « les incivilités, c'est comme les piqûres de moustique ; la première fois, on est surpris et c'est désagréable pendant un petit moment, à la vingtième piqûre, ce n'est plus supportable ». Il parlait de ces voyageurs qui lui tendaient leur billet sans le regarder et donc sans le saluer, en continuant de parler au téléphone, de pianoter sur leur ordinateur, signifiant qu'il les dérangeait, ou grommelant des propos désobligeants.

Les faits insupportables, cela peut aussi être ces incivilités comme une bousculade pour attraper son métro ou son bus, un regard appuyé qui devient vite gênant, ou le « manspreading », littéralement étalement masculin, cette façon de s'asseoir en prenant ses aises et ne laissant pas de place pour les autres. D'autres actes comme le fait d'écouter trop fort la musique, les mains baladeuses aux heures de pointe, le vol, la fraude constituent des infractions. Et, bien sûr, il y a les agressions verbales ou parfois physiques, les rixes, l'en-trave au bon fonctionnement comme un signal d'alarme tiré sans raison qui va bloquer le trafic.

La liste est longue des infractions qui entraînent pour les voyageurs et les personnels une perturbation, un désagrément qui, au fil du temps, induisent ce sentiment de ne pas être en sécurité dans les transports. Ce sentiment que les règles de vie en commun sont bafouées et que leur inobservation n'est pas réprimée. Ceci n'est pas inéluctable. De nombreuses mesures existent, qu'il s'agisse de la loi et des règlements, des initiatives prises par les autorités organisatrices et les opérateurs, attestant de la prise de conscience collective de ces enjeux liés à la « sécurité/sûreté » dans les transports en commun.

Petit rappel de l'évolution des textes. En 2007, la loi relative à la prévention

de la délinquance a posé le principe selon lequel les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes concourent aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports.

En 2016, la loi dite Savary, a précisé le cadre en stipulant que les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de transport et qu'ils peuvent se doter de services internes de sécurité.

La possibilité pour le préfet, instaurée par cette même loi de 2016, de conclure un contrat d'objectif départemental avec les autorités organisatrices et leurs exploitants, est devenue, par la loi Sécurité globale de mai 2021, une obligation pour les territoires les plus denses. Avant le 31 décembre 2022, dans les départements de plus d'un million d'habitants, le représentant de l'Etat devra réunir les autorités organisatrices et leurs exploitants pour élaborer ce contrat définissant les objectifs et les moyens.

Ces inflexions législatives récentes témoignent de la place prise par ces enjeux de sûreté dans les transports en commun. Elles visent à définir comment mieux prendre en compte une réalité complexe constituée par les faits de délinquance et par le ressenti des voyageurs et des personnels.

En effet, si les actes de délinquance commis dans les transports en commun représentent une faible part, environ 5%, de la délinquance générale, le sentiment d'insécurité dans ceux-ci peut atteindre entre 45% et 55% selon le territoire. Et ce pourcentage couvre certes des voyageurs qui ont subi un acte de malveillance mais aussi ceux qui n'en ont pas subi et ressentent un mal-être, de la peur dans les transports, voire évitent de les prendre.

Dans une étude exploratoire publiée en 2015 par le ministère des transports sur les violences faites aux femmes, il est clairement apparu que ce sentiment d'insécurité impacte leur pratique en particulier en soirée et la nuit. Ainsi, soit elles adoptent une tenue vestimentaire jugée plus adaptée (chaussures plates plutôt que talons hauts, pantalon plutôt que jupe courte, etc), soit elles contournent certaines lignes réputées dangereuses, restent dormir sur place ou se font raccompagner.

L'évolution des textes rend compte aussi du besoin de mettre autour de la table les différents acteurs impliqués par cette problématique. La méthode n'est pas nouvelle mais, s'agissant des transports en commun, elle se précise et traduit la nécessité de structurer un diagnostic, ses objectifs et un plan d'action partagés ainsi que de mettre en œuvre une coordination accrue entre ces partenaires.

Localement, des initiatives sont prises pour organiser cette coordination autour d'un plan d'actions : par exemple, à Marseille, où le premier contrat d'objectif a été signé en 2019 entre la préfecture de police, la Métropole Mobilité et l'exploitant ou à Lyon, où une stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance a été adoptée en mars 2021 entre le préfet de Région, le procureur de la République, l'inspection d'académie, le Sytral, les maires et les opérateurs.

La coordination au plan local existe depuis longtemps déjà entre les opérateurs et les forces de sécurité au travers d'échanges d'information organisés ou informels. L'enjeu actuel est de structurer une stratégie à moyen terme et une gouvernance entre les différents partenaires.

Cela apparaît de plus en plus indispensable au regard des multiples difficultés engendrées par ces actes de malveillance pour les responsables, opérateurs ou autorités organisatrices : insatisfaction des voyageurs, évitement des transports en commun, personnels stressés par les risques d'agression, verbale ou physique, dégradation des matériels, entraves à la circulation et à l'exploitation, coûts financiers, ...etc.

En complément des dispositions législatives, l'Etat a fourni des orientations organisationnelles, d'une part et des ressources méthodologiques, d'autre part.

Pour revenir au cas de Léa, celle-ci devrait faire connaître à l'exploitant les faits qu'elle a subis. Ce dernier a besoin de mieux connaître les faits commis sur son réseau et dispose, s'il en fait le choix, de l'outil ISIS (intégration standardisée des informations de sécurité) fourni par le ministère des transports. Des grands réseaux sont déjà membres de ce dispositif, comme Dijon, Nantes, Marseille, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon, Lille, la RATP et OPTILE et d'autres sont en train de le rejoindre.

S'il s'agit d'une infraction, elle devrait aller porter plainte, là encore pour améliorer cette connaissance des faits. Il faut sans doute encourager davantage les voyageurs à se manifester ainsi. A cette fin, le ministère de l'intérieur a décidé en août 2020 d'expérimenter le dépôt de plainte dans les gares d'Ile-de-France. De manière plus large, il a également décidé de renforcer les patrouilles de la PN et de la GN dans les transports, de réaliser des audits de sûreté dans les réseaux de transport.

Pour faciliter la mobilité la nuit, le ministère des transports a publié un guide sur « la descente à la demande », comme suite de l'étude sur les violences faites aux femmes précitées. Depuis sa diffusion le 8 mars 2018, une vingtaine de réseaux l'ont déployé : le réseau francilien, ceux de Lyon, Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Grenoble, Orléans, Amiens, Le Mans, Brest, Poitiers,

Pau, Rouen et dernièrement Rennes, Béziers, Besançon, Marseille et Aix-en-Provence.

Un autre guide consacré aux « marches exploratoires » a également été diffusé en novembre 2018 par ce ministère, en associant pour son élaboration, comme pour les autres outils, les représentants des opérateurs, des autorités organisatrices et de leurs associations telles le GART et l'UTP, ainsi que des services concernés de l'Etat.

Pour l'Etat, l'enjeu de ce travail partagé est de concevoir des supports qui s'appuient sur les acteurs représentatifs et de permettre, via les associations professionnelles, de toucher ensuite l'ensemble des opérateurs et des autorités organisatrices, tous ces acteurs ne disposant pas de services internes ou de capacité d'ingénierie de sécurité-sûreté.

De leur côté, les opérateurs et les autorités organisatrices ont financé de nombreux dispositifs notamment techniques ; il en est ainsi des équipements en nombre très élevé comme, par exemple, ceux de la vidéo-protection ou de l'alerte « discrète » pour les conducteurs de bus. De plus en plus de travaux sont menés pour coupler de la vidéo avec des algorithmes afin de détecter, par exemple, des mouvements anormaux ou suivre un individu qui a commis un acte de malveillance en l'identifiant par des paramètres autres que biométriques. Le déploiement de la vidéo patrouille fournit des informations localisant la commission des actes qui permettent de faire intervenir au bon endroit les services de sécurité.

Les responsables des transports ont également de plus en plus recours à des agents privés de sécurité. Employés à l'origine pour des missions de gardiennage de dépôts de véhicules ou de bâtiments, ils sont dorénavant sollicités pour assurer des missions de médiation ou des patrouilles dans les espaces de transport, travailler dans les centres de supervision vidéo ou lors d'évènements importants, sportifs, festifs ou culturels qui voient affluer des foules de voyageurs.

Les exemples cités ne sont qu'un reflet des actions entreprises par les uns et les autres quel que soit le niveau, car l'objet n'est pas ici de tout recenser. Mais ils illustrent le mouvement en cours depuis une bonne décennie pour répondre à l'attente des voyageurs pour lesquels la « sécurité/sûreté » fait de facto partie intégrante de la qualité de service, au même titre que, par exemple, la ponctualité, le confort, ou l'information.



Services

Vincent Kaufmann, Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, directeur scientifique du Forum Vies Mobiles, membre du Conseil scientifique du GART

Le temps de déplacement n'est pas une parenthèse entre des activités, il a une valeur qui lui est propre et qu'il est important de considérer pour qui souhaite assurer l'attractivité des transports en commun. Il est dès lors nécessaire d'assurer des services de qualité, des services dont la fiabilité permet une appropriation facile par la population.

La France se caractérise par une part moyenne d'utilisation des transports publics, à la fois pour les déplacements internes aux agglomérations et les déplacements interurbains. Dans la mesure où la plus grande partie du pays se caractérise par une armature territoriale faite d'agglomérations dont dépendent autant d'arrière pays, la demande de déplacements est largement, en volume, une demande interne aux régions urbaines petites et grandes et une demande inter-agglomération de longue distance. C'est prioritairement dans ces deux segments que les services de transports publics doivent être excellents.

Il apparaît dans la littérature scientifique que la qualité de service des transports publics se mesure à partir de trois grandes dimensions : la quantité d'offre (l'étendue des réseaux, la couverture temporelle des services, les temps de parcours et de voyage, la fréquence des services), la qualité de l'offre (le confort et les services, la tarification, la lisibilité de l'offre pour la clientèle, l'articulation de l'offre ferroviaire avec les autres offres de transports publics, la coordination entre opérateurs), l'adéquation entre l'offre et le contexte (la structure territoriale et démographique, les modèles et stratégies d'offre, l'accessibilité aux aménités).

Dans tous ces trois domaines, des améliorations restent à apporter pour disposer d'une qualité de service permettant de séduire des automobilistes et même de leur faire renoncer à la multi-motorisation. Dans cette entreprise, les acteurs du secteur des transports publics sont aidés par une tendance lourde, encore renforcée par la pandémie : dans la population, et tout particulièrement parmi les jeunes, le souhait de pouvoir utiliser son temps de déplacements est

croissant, déclassant du même coup l'automobile, qu'il faut conduire... La faute à internet, au WIFI, aux tablettes et aux ordinateurs et téléphones portables !

En conséquence, une offre de transport attrayante du point de vue des utilisateurs est aujourd'hui bien plus que hier celle qui offre l'assurance d'une place assise et d'un bon niveau de confort, bref, celle qui permet d'occuper son temps en déployant des activités pendant son trajet. La nécessaire générosité des services est d'abord ergonomique et donc capacitaire. Gagner du temps a largement changé de sens : ce n'est plus mettre moins de temps entre la ville A et la ville B, mais pouvoir faire quelque chose de son temps de trajet.

Avec le renouvellement générationnel, cette tendance va sans doute se renforcer à l'avenir. Il s'agit plus dès lors de s'en saisir pour développer des services adéquats et performants.



Solidarité

Hélène Geoffroy, Vice-présidente de l'Association des Maires Ville & Banlieue de France, secrétaire d'Etat chargée de la Politique de la Ville (2016-2017)

Dans les quartiers populaires de nos villes, le sujet de la mobilité est devenu un enjeu de la solidarité nationale. Les politiques de renouvellement urbain ne se conçoivent plus sans un questionnement sur le nécessaire désenclavement des quartiers, indispensable pour l'accès à l'emploi, à la formation, aux loisirs. Toutefois, peu à peu, un autre enjeu s'est imposé dans nos politiques publiques, un enjeu de cohésion des habitants de notre pays qui doivent pouvoir aller et venir aisément d'un territoire à l'autre. La mobilité contribue à faire tomber les séparations entre quartiers aisés et quartiers plus populaires, séparations qui ancrent des « eux » et des « nous » contraires à l'ambition d'un destin commun substantiel à notre République.

Il aura fallu cinquante ans depuis la construction des ZUP pour que la question de la mobilité dans toutes ses dimensions devienne une politique publique centrale aux côtés de celle plus classique du logement.

Les villes populaires ont les plus faibles taux de motorisation, souvent similaires à ceux des centres-villes prospères non parce que l'offre de mobilité est dense comme dans les centres-villes mais pour des raisons de faibles revenus.

Ainsi, tous les programmes électoraux des candidats, et ce quel que soit le niveau de collectivité locale intègrent désormais des engagements autour de la mobilité dont l'une des caractéristiques est de pouvoir traiter tous les aspects de la vie quotidienne.

Les agglomérations et les régions portent la nécessité de relier les zones économiques et d'activités aux lieux d'habitation. Les départements et les communes s'attachent à l'existence de tarifs solidaires et d'accessibilité des transports.

Une nouvelle approche se développe, celle des mobilités actives, l'un des volets de la transition écologique, qui nécessite qu'elle ne se traite pas dans le seul cœur des centres villes, mais que des réseaux de déplacement intègrent tous les territoires et associent tous les habitants.

Récemment, la crise sanitaire que nous traversons, a démontré que la première ligne vivait dans les quartiers les plus populaires de notre pays. Cette première ligne a tenu bon dans un contexte d'incertitude majeure, notamment lors du premier confinement lorsque nous savions si peu de la maladie et des modes de contamination. Il a fallu adapter fortement nos mobilités.

Il nous faut donc affirmer qu'une planification des mobilités pour les habitants des quartiers populaires est une urgence et qu'elle doit se faire en associant tous les citoyens.

Nous sommes passés de la mobilité choisie des années 1970 à la mobilité subie. La mobilité est devenue une « question sociale », devenant d'ailleurs de plus en plus complexe au fur et à mesure que se propagent les phénomènes de « gentrification » poussant celles et ceux qui sont pourtant les plus dépendants sur le plan économique des transports collectifs, n'ayant pas les moyens d'acquiescer une voiture, à l'extérieur des centres-villes.

Aujourd'hui, l'accroissement de la fracture territoriale et l'intensification des tensions entre les habitants qui bénéficient d'un cadre de vie agréable et pratique et les habitants qui cumulent contraintes et obstacles dans leur mobilité quotidienne, nous obligent à considérer que les politiques solidaires en matière de mobilité ne peuvent être de seules adaptations tarifaires. Il est effectivement temps d'aborder la problématique dans sa globalité en mettant en cohérence politique de la ville, emploi, éducation, sécurité, accès aux services publics, urbanisme, mobilité, développement économique.

Ainsi, l'association Ville & Banlieue est engagée aux côtés du GART, pour agir en faveur d'une mobilité pensée comme l'un des axes de la solidarité dans notre pays.



Stationnement

Christine Giraudon-Charrier, Directrice Développement d'activités et Etudes à Lyon Parc Auto (LPA)

Le stationnement... sujet à la fois simple et complexe, qui oscille entre enjeu et outil depuis tant d'années. Toujours au cœur des questionnements et des débats. Tellement présent dans chaque projet ; souvent frein, parfois moteur...

« De tous les domaines liés aux déplacements en milieu urbain, le stationnement est probablement celui qui soulève les plus fortes passions. Toucher au lieu de stationnement d'un individu, c'est pratiquement toucher à sa vie privée, qu'il soit résidant, commerçant ou qu'il ait son lieu de travail dans le secteur considéré. La nécessité d'une gestion cohérente des places de parc et l'ambiance conflictuelle qui caractérise ce domaine contraint donc l'élus, tout comme le technicien, à rechercher impérativement une solution consensuelle du problème. ». Ainsi commence un article publié voilà près de 30 ans et qui titrait « le stationnement : du passionnel au rationnel ». Tout est dit ! Voilà bien un sujet qui mobilise des sentiments parfois enflammés !

On oublie souvent que le stationnement n'est pas un but en soi. C'est juste la conséquence de la nécessité absolue dans laquelle se trouve chaque automobiliste à un moment de déposer quelque part un objet encombrant : la voiture. Le but de l'automobiliste, puisque nous parlons de lui, est ailleurs ; dans la déambulation, un rendez-vous, un achat, un spectacle, son travail ou bien un retour à son domicile, un voyage ou un changement de mode de déplacement... Peu importe ce qu'il va faire, ce qui est certain c'est que le stationnement n'est pas la finalité.

Au bout du compte, parmi tous les services de mobilité le stationnement est celui qui parle de l'immobilité : chaque jour 38.2 millions de voitures sont immobiles 95% du temps ! Et une large part de cette immobilité s'exerce sur le domaine public.

Longtemps la gestion du stationnement a été appréhendée sous l'angle de la satisfaction de la demande pour les automobilistes. C'est l'environnement, l'attractivité d'un territoire qui génère cette demande et lorsqu'elle est trop

importante par rapport à l'offre il faut soit augmenter l'offre, soit mettre en place des mesures de régulation pour la satisfaire. Les outils de la gestion du stationnement sont connus : voirie et ouvrage, parcs relais, parcs centraux, stationnement lié aux opérations de construction, limitation du temps d'usage, tarification, adaptation aux catégories d'utilisateurs... Dans les centres urbains, on cherche à générer de la rotation pour les uns, à faciliter le stationnement de longue durée pour les autres et à dissuader certains. Le but ici n'est pas de faire une liste exhaustive de tous les outils, de leur combinaison et des résultats obtenus. Simplement de considérer qu'ils sont connus et maîtrisés.

Le stationnement « levier des politiques de mobilités » s'exprime et s'inscrit dans la planification au travers des PDU. On commence à considérer que le sujet peut interagir avec d'autres politiques publiques. Les études le démontrent toujours, c'est au travers de la gestion des différentes offres de stationnement que les autorités peuvent influencer sur le choix modal. La disponibilité d'une place gratuite de stationnement à destination stimule l'usage de la voiture quand la contrainte oriente vers un autre mode pour l'accès à un quartier.

Pourtant, jusqu'à une période récente le stationnement a été considéré comme un droit par les uns et comme un enjeu pour les autres. Le fameux « no parking, no business », la crainte de voir les habitants quitter le centre, la nécessité de maintenir les emplois, autant de facteurs qui conduisaient en permanence les collectivités à réguler les usages pour répondre aux besoins du plus grand nombre. Sa gestion était approchée et traitée sous l'angle de la mesure de police : une règle est édictée qui doit résoudre un problème. Demeurait toujours la question du respect des règles et des moyens pour imposer ce respect, car l'automobiliste n'est pas spontanément enclin à accepter la contrainte pour le stationnement de son véhicule.

Il a fallu plus de 20 ans de débats, de discussions, de projets de loi abandonnés, avant que les regards changent. Il a fallu tout ce temps pour qu'une loi vienne transformer le statut du stationnement et qu'évoluent avec lui les postures. Depuis le 1^{er} janvier 2018 le stationnement est décentralisé et dépenalisé. Il devient service, un outil de gestion de l'espace public, s'adapte à chaque territoire, chaque ville, chaque quartier. Il perd progressivement ses enjeux intrinsèques pour prendre sa place au service d'autres politiques beaucoup plus vastes.

Le temps du stationnement levier des politiques de mobilité devient aujourd'hui de plus en plus celui du stationnement levier des politiques de reconquête des espaces publics. C'est un bien rare, enjeu de la transformation urbaine et objet de toutes les attentions. Son usage doit être repensé, réequi-

libré, redistribué... Le stationnement sur voirie n'est plus une priorité et les véhicules doivent quitter la surface pour laisser la place à d'autres usages. Cheminements piétons, modes doux, livraisons, circulation des TC, plantations... il y a tant d'autres usages de ces 10m² nécessaires pour le stationnement d'une seule voiture...

Et puis les préoccupations en matière de stationnement se diversifient et vont aussi vers le stationnement des vélos, des trottinettes... Avec des problématiques au bout du compte assez proches de celles connues pour les voitures. Peut-être que finalement ce qui change c'est juste l'objet que l'on utilise pour se déplacer, pas cette nécessité que l'on a tous à un moment de le déposer quelque part pour faire autre chose (et devenir piéton par la même occasion).

Le stationnement ne vit pas dans un « monde isolé » aujourd'hui. Il se connecte, la digitalisation permet le développement de services, la circulation d'information, la multimodalité. On peut cibler chaque utilisateur, orienter la demande encore plus facilement, voir la décourager si on le veut. Et l'économie du partage et de la mutualisation trouve toute sa place dans ce domaine. La spécialité des exploitants de stationnement en ouvrage depuis toujours c'est la gestion du foisonnement, qui n'est rien d'autre que la mutualisation de l'usage d'une place. Le temps est venu d'aller mutualiser chaque place disponible dans l'offre privée pour la mettre au service de la collectivité, offrir des alternatives au stationnement sur voirie et contribuer aux politiques publiques.

Au cours des 40 dernières années, le monde du stationnement a changé de paradigme. Peut-être que les évolutions dans la mobilité amèneront dans un futur plus ou moins proche de nouveaux bouleversements. Probablement et nous nous adapterons. En attendant ce temps, nous sommes moins dans le passionnel et plus dans le rationnel, pour notre plus grand bien.



Syndicat Mixte

François Rage, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise, vice-président du GART délégué Innovation technologique

Début 2020, environ 10% des Autorités Organisatrices de la Mobilité étaient constituées sous la forme d'un syndicat. Des temps anciens (c'est-à-dire, dans notre monde des transports, les années 1970 où la taxe du versement transport fit naître des structures d'administration publique des transports en commun urbains, marquant le début du déclin du tout-voiture), émerge la forme du syndicat mixte ouvert qui regroupe une agglomération et le département dans laquelle elle s'inscrit. Cette forme subsiste encore, quand la Région s'est substituée à un département qui y était demeuré, malgré les réformes territoriales. Le plus souvent, elle est devenue – c'est le cas dans le syndicat que je préside, créé en 1976 – un syndicat mixte fermé.

Depuis, la volonté de fabriquer des gouvernements métropolitains et urbains a fait reculer le fait syndical dans les transports. Les SIVU et SIVOM, qui avaient également émergé ont clairement décliné, rattrapés par la croissance des intercommunalités. Les syndicats mixtes ont demeuré. Ils constituent une force d'inter-territorialité que la loi d'orientation des mobilités remet en lumière et en valeur. La réalité des déplacements liés à la concentration des zones d'emploi, d'études, de commerces et de loisirs, rend une organisation nécessaire. Le syndicat mixte est une forme où les membres doivent contribuer pour coopérer, ce qui permet à la périphérie de comprendre que son besoin de transport vers la centralité sera couvert s'il y a un effort de sa part. Tout cela, j'ai pu le mesurer dans les discussions de ces derniers mois avec les communautés de communes voisines de la métropole clermontoise. C'est aussi pour cela que le syndicat mixte ouvert me semble une forme d'avenir bien plus que le syndicat SRU ; il s'agit évidemment là d'une opinion qui devra se confronter aux faits.

Au vu de cette histoire et compte tenu de sa forme, le syndicat mixte présente, par essence, des avantages et des inconvénients vis-à-vis de la forme intercommunale qui est aujourd'hui ultra-majoritaire.

Au rang des avantages, ceux d'une structure administrative dédiée, avec sa flexibilité liée au petit nombre de ses agents, sa technicité liée à la spécialisa-

tion, sa capacité à dialoguer avec l'extérieur sans avoir à porter l'intégralité des positionnements de l'EPCI urbain central. Au rang des inconvénients, la difficulté à garantir l'articulation avec les autres politiques portées par des administrations bien plus volumineuses. On penserait spontanément à l'urbanisme et à l'habitat. Je constate toutefois que c'est d'abord à l'interface immédiate, c'est-à-dire la voirie, la circulation, le stationnement que le dialogue s'avère le plus épineux. Je constate aussi que les champs du développement économique, de l'écologie, des inégalités sociales, assez incarnés par les élus, ne souffrent pas de la séparation des administrations.

Comme Président d'une telle structure, il s'agit alors de piloter en tenant compte de ces caractéristiques. Il est par exemple indispensable de rester proche des maires des communes et de maintenir du débat politique, pour ne pas devenir une forme d'entente gestionnaire trop éloignée de la population. Par chance, la mobilité touche suffisamment le quotidien de chacun pour que les débats puissent facilement s'inviter à nos tables. Il est également primordial de profiter pleinement des leviers qu'offre la loi, pour rester au contact des autres politiques publiques. Les plans de déplacements urbains (PDU) en offrent un bon exemple.

Il me semble que les syndicats peuvent aussi porter l'innovation, en expérimentant et en nouant des partenariats. En effet, le syndicat mixte offre l'opportunité, aux élus qui s'y impliquent, de découvrir une politique publique majeure, avec de nombreuses interfaces, et d'entrer en profondeur dans le sous-jacent technique. C'est un formidable apprentissage de la complexité et des arbitrages, avec une latitude souvent supérieure à celle que l'on peut trouver dans une grande collectivité.

Sous des noms souvent hermétiques, imprononçables, et que bien peu d'habitants connaissent directement, contrairement aux réseaux de transport en commun qu'ils fréquentent ou aux services de vélos qu'ils utilisent, les syndicats mixtes façonnent une part significative du temps du quotidien, par délégation de leurs membres, le plus souvent des communautés de communes, d'agglomération, des communautés urbaines ou des métropoles. Ces formes de gouvernance ont traversé les réformes de simplification administratives. Elles constituent une des manières d'aménager le territoire et offrent la possibilité, par leurs statuts flexibles, de s'adapter finement aux équilibres politiques locaux. C'est ce qui leur vaut leur place dans cet abécédaire.



Tarification

Frédéric Héran, Economiste des transports et Urbaniste à l'Université de Lille, maître de conférences à l'Université de Lille

Avec la baisse tendancielle des recettes commerciales qui débouche dans certaines villes et depuis quelque temps sur la gratuité, la tarification est devenue un sujet particulièrement sensible.

Pour les autorités organisatrices de la mobilité, c'est un outil de politique publique qui permet d'orienter la demande. Une tarification plate (ne dépendant pas des distances parcourues) favorise les déplacements lointains et contribue à réduire les inégalités d'accès aux territoires, tout en attirant beaucoup de voyageurs. Mais elle contribue à l'étalement urbain. La tarification à l'usage (qui dépend au contraire des distances parcourues ou des zones fréquentées) a l'avantage d'orienter les clients vers un usage plus économe et plus judicieux du transport public, tout en optimisant la recette. Elle est cependant délicate à mettre au point et doit reposer sur un bon système d'information.

Pour le voyageur, le tarif constitue un signal l'informant (mal), à la fois du coût des transports publics et des efforts consentis par la collectivité et les employeurs pour l'aider à supporter ce coût. Ces deux objectifs assez contradictoires rendent la tarification peu compréhensible. D'une part, le coût direct des transports publics (investissement et exploitation) peut être assez facilement cerné dans un « compte transport de voyageurs », grâce à la comptabilité des opérateurs et des autorités organisatrices. Mais les AOM ne communiquent guère sur ce sujet, car ce coût est élevé. Les avantages indirects sont pourtant conséquents, mais plus difficiles à chiffrer et à faire valoir : baisse des nuisances par voyageur transporté par rapport à la voiture et surtout économie d'espace, ce qui permet aux automobilistes qui ont vraiment besoin de leur voiture (artisans, taxis, livreurs, secours...) d'accéder plus facilement à la ville. Autrement dit, si les grandes villes n'étouffent pas sous la congestion, c'est grâce aux transports publics. D'autre part, comme il n'est pas question de faire supporter tout le coût direct aux usagers, compte tenu des avantages des transports publics, il convient d'accepter un tarif ne reflétant qu'une partie de ces coûts. Mais jusqu'où aller dans cet effort ?

Ce tarif-signal doit être cohérent avec le coût supporté par les autres usagers de la voirie. Les automobilistes ayant la fâcheuse tendance à ne prendre en compte que le coût marginal de leur véhicule (carburant, stationnement, amendes...), le tarif doit s'efforcer de lui être un peu inférieur. De même et contrairement à une idée reçue, le vélo et la marche n'étant pas gratuits, il vaut mieux ne pas rendre les transports publics gratuits pour éviter une concurrence excessive. Il n'est ainsi guère raisonnable d'inciter fortement les jeunes à prendre les transports publics, quand, à leur âge, il est indispensable de s'activer physiquement. Précisons tout cela. Même si le coût marginal des modes actifs paraît nul, le cycliste se rend vite compte que son vélo doit être entretenu et que des vêtements contre la pluie ou le froid sont nécessaires. Et le marcheur régulier sait également qu'il lui faudra acheter une bonne paire de chaussures par an et des vêtements adaptés. De plus, les transports publics sont, de fait, bien moins vertueux que les modes actifs sur de nombreux plans : environnement, urbanité, inclusion, santé.

Concernant plus directement la gratuité, comme pour toute politique publique, il convient d'établir le bilan de ses avantages et inconvénients. Du côté des avantages, elle facilite grandement l'accès aux transports publics : plus besoin de quémander des tarifs sociaux en remplissant des dossiers complexes. Elle apaise aussi les relations entre chauffeurs et voyageurs. Elle donne du pouvoir d'achat aux plus modestes (mais aussi à des voyageurs qui n'en ont nullement besoin). Elle est plébiscitée par les populations, ce qui a de quoi séduire beaucoup d'édiles. Elle stimule enfin la fréquentation. Sur ce point cependant, il faut distinguer ce qui découle de la gratuité et ce qui revient au développement du réseau qui accompagne souvent la mesure. Or, la gratuité explique, en général, moins de la moitié de la hausse.

Du côté des inconvénients, le report modal de la voiture vers les transports publics est bien faible (baisse d'un ou deux points). D'autres mesures, certes plus difficiles à défendre, sont plus efficaces, comme la création de couloirs de bus et l'apaisement de la circulation automobile. Sur le plan environnemental, l'impact est quasi nul. Car, même mieux remplis, les bus diesels polluent seulement deux fois moins que les voitures par personne transportée. Les automobilistes attirés sont sans doute plutôt des passagers que des conducteurs. Des piétons et plus encore des cyclistes attirés par les transports publics se mettent à polluer. Et un trafic induit apparaît. Que la mobilité soit accrue est sûrement une bonne chose, mais il faudrait parvenir à mieux cerner si ce sont des déplacements utiles (visant à réaliser une activité à destination) ou seulement de plaisir (se promener, se réunir dans le bus, éviter d'avoir quelques dizaines de mètres à parcourir à pied...). Ces derniers déplacements, que certains

assimilent à du mésusage, contribuent à remplir les transports publics, mais sont coûteux pour la collectivité, surtout à l'heure de pointe. Mieux vaudrait sans doute créer plus de lieux de convivialité.

En réalité, les captifs du transport public – et ils sont souvent majoritaires parmi l'ensemble des voyageurs – sont peu sensibles à son coût, mais beaucoup plus à la qualité de service : vitesse commerciale, fréquence, amplitude horaire, confort. C'est ce que prouvent nombre de collectivités qui sont parvenues à augmenter l'usage des transports publics en dynamisant le réseau et en donnant la priorité aux bus dans la circulation (BHNS...), sans gratuité tout en accordant des tarifs sociaux dépendant parfois du quotient familial et une tarification intégrée facilitant l'intermodalité.



Téléphérique

Fabienne Couapel-Sauret, Conseillère régionale de la Réunion (2010-2021), vice-présidente du GART déléguée à l'Outre-mer (2020-2021)

Le téléphérique urbain ou interurbain, c'est une logique de performance et d'innovation avec pour objectifs multiples de désenclaver la population des Hauts de La Réunion en lui proposant un mode de transport cadencé, à fréquence régulière, sécurisé et déconnecté des fermetures des routes soumises aux forts aléas naturels des régions tropicales, comme les coulées de boues, les houles submersibles.

Le téléphérique pour le transport de personnes, mais également de marchandises, et de déchets, c'est aussi une empreinte carbone limitée et une réponse aux forts dénivelés de La Réunion. Avec une faible empreinte au sol les impacts sont moindres en phase travaux et procurent une meilleure acceptabilité sociale. Urbain comme le chantier porté par la CINOR avec des financements Europe et Région et dont la livraison est prévue fin 2021 ou interurbain, le téléphérique s'implante à La Réunion et des projets notamment touristiques sont en phase d'études. Car le téléphérique, c'est aussi une valorisation du

patrimoine culturel des Hauts et une autre façon de découvrir les paysages remarquables et la biodiversité endémique de l'île et de participer au développement économique, autant d'enjeux pour ce territoire inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.

Jean-Michel Lattes, Président de Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie, vice-président du GART délégué Qualité de service

Alors que, par temps clair, on voit de Toulouse la chaîne des Pyrénées, il est possible de se poser la question : Pourquoi un téléphérique en milieu urbain alors que, depuis 50 ans, c'est en montagne que l'on utilise ce type d'outil de transport ?

Toulouse est une ville très étendue avec peu de reliefs. Pourtant, deux collines marquent la ville : la colline de Jolimont à proximité de la gare Matabiau desservie par la ligne A du métro et la colline de Pech David non desservie par des transports lourds en raison de ses spécificités : zone naturelle, milieu peu urbanisé et proximité avec la Garonne.

L'idée de la mise en place d'un tel téléphérique date du début des années 2000. Après l'explosion de l'usine AZF le 21 septembre 2001, un complexe médical dédié au cancer est venu remplacer l'usine chimique de Total. De fait, l'Université scientifique Paul Sabatier, l'Hôpital Rangueil et le nouvel Oncopole se trouvent sur un axe passant par la colline dite de Pech David et par la Garonne. L'alternative, par la Rocade, suppose un grand détour en voiture soumis à d'incessants embouteillages. Le passage aérien apparaît comme une solution de déplacement possible.

Dans la mandature 2008-2014, l'idée est reprise pour créer un téléphérique à 3 stations, centré sur ces 3 équipements scientifiques et médicaux. Le potentiel transport se révèle cependant insuffisant sur ces trois sites et apparaît la nécessité de rechercher des optimisations.

Lors de la mandature 2014-2020, le projet est repris avec le concept dit de « ceinture Sud ». Alors que dans le Nord toulousain se développe le grand projet de troisième ligne de Métro, l'idée de créer une grande transversale sud permet de confirmer le projet de téléphérique. Téléo n'est alors plus un projet en soi mais il devient le maillon essentiel d'une grande transversale Sud permettant d'optimiser les déplacements sans avoir à passer par le centre de la Métropole.

Désormais complété par deux lignes de bus à haut niveau de service de part et d'autre de Téléo (Oncopole/Colomiers et Université/Montaudran),

le téléphérique devient l'élément essentiel de cette transversalité en permettant de relier deux parties de Toulouse jusqu'alors inaccessibles directement.

Le nouveau projet permet alors de connecter la ceinture Sud avec les 3 lignes de métro: Basso Cambo (ligne A), Université (ligne B) et Montaudran (3^{ème} ligne). Il facilite aussi l'intermodalité avec des connexions nouvelles avec des gares SNCF (Montaudran-Colomiers) et avec des lignes Linéo (Linéo 2 connecté à Colomiers, Linéo 4 connecté à Basso Cambo, Linéo 5 connecté à la gare de Portet, Linéo 8 connecté à Montaudran, et le futur Linéo 15 vers Saint-Orens ...).

Long de 3 kilomètres avec 3 stations desservies en 10 minutes, une cabine toutes les 1 minute 30, un service de 5 heures 15 à minuit, un système dit « 3S » reconnu pour sa stabilité, un faible encombrement sur sol avec seulement 5 pylônes, un chantier respectueux de l'environnement, un débit attendu de 8 000 voyageurs par jour pour un budget estimé à 82,4 M€... Tout est désormais réuni pour offrir aux usagers un formidable outil de transport innovant et écologique.

Le choix d'un téléphérique demeure rare en milieu urbain. Il y a peu de villes en France qui aient fait ce choix alors que d'autres pays multiplient ce type de projets.

Le projet toulousain suscite un véritable engouement pour ce type d'outil permettant de traiter des problèmes spécifiques comme le franchissement d'obstacles naturels.

Avec Téléo, Toulouse rejoint le club très fermé des grandes Métropoles offrant à ses usagers le Métro, le tramway, le bus et le téléphérique ! Le réseau de transport de Toulouse Métropole historiquement constitué en étoile vers le centre-ville devient un réseau comportant de nouveaux maillages inscrits dans la transversalité.

Yohan Nedelec, Vice-président « Mobilités, grands projets, Rade » de Brest-Métropole

Avec le premier téléphérique urbain de France, inauguré le 19 novembre 2016, la métropole de Brest a inventé un moyen de transport en commun qui ne se contente pas d'amener ses passagers d'un point A à un point B, mais leur permet aussi de vivre une expérience unique. Pendant 3 minutes d'un trajet aérien culminant à 72 mètres de haut, les deux cabines câblées survolent le fleuve Penfeld offrant une vue imprenable sur le port militaire, le château, et sur la ville de Brest et sa rade. Le premier mode de transport dans lequel personne n'a les yeux rivés sur son Smartphone, tant le voyage est une aventure en soi...

Baptisées Charlotte et Lewin, – du nom des enfants qui furent les premiers à monter à bord le jour de l'inauguration –, les deux cabines peuvent transporter jusqu'à 60 personnes, soit une capacité de 1 200 passagers par heure, à une vitesse de 3,9 m/s et maximale de 7,5 m/s. Chaque jour de la semaine, à raison d'un passage toutes les cinq minutes en moyenne, elles franchissent les 460 mètres qui séparent les rives de la Penfeld, pour relier le quartier de Siam au nouvel éco-quartier des Capucins.

Cette véritable ligne aérienne au cœur de la Cité du Ponant fait bien sûr le bonheur des touristes, offrant en particulier un spectacle époustouflant lors des Fêtes Maritimes. Mais elle a d'abord été conçue pour la mobilité quotidienne des habitants de la métropole. La liaison par câble est ainsi parfaitement intégrée au système de transport public. Avec un même ticket, on peut emprunter le téléphérique pour franchir la Penfeld, puis continuer son trajet en bus ou en tram. Rapide et silencieux, ce mode de transport est aussi écologique, grâce à sa motorisation électrique.

Le téléphérique a surtout permis de désenclaver et de faire émerger le nouveau quartier des Capucins, mettant fin à une coupure urbaine historique. En partie occupée par l'arsenal militaire interdit au public, la Penfeld sépare en deux la ville de Brest. L'arrivée du téléphérique a permis d'unir et d'agrandir le cœur de ville, avec la création d'un nouvel éco quartier sur la rive droite. Au cœur de ce quartier, les ateliers des capucins accueillent la station de téléphérique du même nom. Autrefois dédié à la construction navale, ce vaste espace à l'architecture exceptionnelle, constitutif de l'âme et du patrimoine brestois, est désormais un haut lieu de culture et de loisir.

Avec son pylône rappelant l'esthétique des hautes grues du port, et ses cabines ceintes de bandes lumineuses en harmonie avec l'éclairage du pont de Recouvrance, le téléphérique est devenu un ouvrage emblématique de Brest. Comme tous les projets pionniers, il a connu quelques imprévus et ajustements techniques depuis sa mise en service. Mais son succès ne se dément pas, comme en témoignent les 800 000 passagers transportés dès sa première année d'exploitation, bien au-delà des prévisions. De jolies anecdotes émaillent aussi son histoire : Avril 2017, dans le ciel brestois, Adrien s'agenouille pour demander Lisa en mariage. Mis dans la confiance, le gestionnaire du téléphérique a accepté de réserver une cabine pour deux pendant le dernier service du soir, et de ralentir la cadence pour que le prétendant ait le temps de faire sa demande...

Et si c'était cela la clé des transports de demain ? Une mobilité du quotidien plus créative, mieux adaptée aux spécificités du territoire, plus écologique... et surtout plus humaine.



Territoires

Pierre Veltz, Président du Conseil scientifique de l'Ihedate

Il y a mille façons de parler du territoire ou des territoires, tant la notion est polysémique. Dans une nation qui, au fil des siècles, a été largement construite par l'Etat, l'aménagement du territoire, au singulier, a symbolisé une volonté d'homogénéité et d'harmonie entre le tout et les parties. Aujourd'hui, cette vision a été largement recouverte par l'exaltation des territoires, avec le pluriel de la diversité. Les « territoires » en sont venus à signifier la vraie France, par opposition à la vision supposée hors-sol des élites parisiennes et technocratiques. Les défis écologiques ont restauré l'importance de la géographie physique, celle des ressources et des milieux naturels dans leur infinie variété et leur complexité. Mais surtout, une vague s'est propagée – confortée par la pandémie, mais bien plus profondément enracinée – prêchant la « relocalisation », les circuits courts de toute nature, la circularité. La proximité est devenue une valeur en soi, la star des sondages d'opinion. Élection après élection, la thématique du « village », ou de la ville du « quart d'heure », s'affirme, jusque dans le cœur des métropoles. Dans ce qu'on peut qualifier de « tournant local », de belles énergies créatives se déploient, de nombreuses innovations passionnantes voient le jour. Mais la tentation du repli est présente. Bruno Latour, philosophe très écouté, est conscient du risque et explique qu'une re-description des territoires est nécessaire, partant des liens de dépendance et de subsistance qui se tissent aujourd'hui entre tout espace, aussi minuscule soit-il, et le monde. Mais, dans la pratique, le nouveau localisme exprime surtout une volonté de retrouver un espace maîtrisable, de recréer une « clairière », comme dit joliment le philosophe allemand Rüdiger Safranski, dans la jungle devenue indéchiffrable et menaçante des flux et des réseaux qui nous ensèrent. L'étendue et la profondeur des liens qui traversent les territoires locaux sont en général sous-estimés, de même que les solidarités inter-territoriales. Bien des territoires qui prônent l'autonomie oublient qu'ils vivent aussi, et parfois surtout, des flux redistributifs de l'Etat social.

La nécessité de penser ensemble le territoire et le réseau n'a donc jamais été

plus actuelle. Elle est particulièrement évidente lorsqu'il s'agit de la mobilité, dont il est question dans ce recueil. Interrogeons-nous sur la manière dont nous pensons cette relation, ou cette tension. Dans notre câblage mental, la donnée de base, le socle fixe, ce sont les territoires, enclos dans leurs périmètres. La mobilité, les flux, les réseaux sont les données secondes, exprimant ce qui circule entre ces territoires, et souvent les déborde fâcheusement. Et si nous inversons le sens de cette relation ? Et si, dans nos politiques et notre imagination, nous partions des flux pour aller vers les territoires, et non le contraire ? De fait, la prééminence du fixe sur le mobile était pertinente dans un monde ancien où les échanges externes entre des lieux étaient minces, voire négligeables, par rapport à toutes les transactions et à tous les mouvements internes. Mais elle est de plus en plus décalée par rapport au monde contemporain. Au siècle des Lumières, la masse de marchandises qui entraient et sortaient d'une ville comme Lyon par jour équivalait à un gros poids lourd d'aujourd'hui. Quant aux voyageurs, on pouvait les dénombrer aux portes de la cité. Socrate comparait les cités grecques établies autour de la Méditerranée à une assemblée de grenouilles autour d'une mare. Cette économie antique en réseau, qui connectait un millier de cités environ, pouvait en effet se décrire comme fondée sur des relations (de commerce, de rivalités, de guerres, de coopérations) entre des entités autonomes et autocentrées. Aujourd'hui, en poussant à peine le trait, on peut dire que nos villes et nos territoires sont au contraire des sortes de pelotes plus ou moins concentrées où s'entrecroisent d'innombrables flux aux prolongements labyrinthiques, à de multiples échelles allant des périphéries proches au monde entier. On s'en aperçoit lorsqu'on tente de chiffrer le métabolisme des villes : la part « circulaire » est incroyablement faible. Le réseau et le flux sont premiers.

Ajoutons que la prééminence de la vision territoriale sur celle des réseaux est particulièrement nette en France. On se souvient de la fameuse distinction établie par Braudel entre des économies urbaines en réseau (villes italiennes connectées aux villes flamandes, réseaux hanséatiques, etc.) et les économies territoriales étendues, visant un contrôle territorial complet (monarchies territoriales en construction, comme celle de la France et de l'Espagne). Nulle part autant qu'en France, sans doute, ce dernier schéma n'a prospéré avec autant de force, avec son impeccable architecture d'échelons politico-administratifs emboîtés, en poupées russes. Plus que d'autres, nous restons prisonniers de cette vision du territoire comme un ensemble de stocks bien délimités par des frontières, animés (secondairement) par des flux. Or chacun connaît les ruptures qui sont venues miner le bel édifice : la mobilité automobile, assise sur le très faible prix du pétrole, qui a fini par distendre nos espaces de vie

et de travail à des échelles prenant complètement en écharpe les structures institutionnelles – la passage d'un « monde à 5 km » à un « monde à 30 ou 40 km », pour reprendre la formule frappante de Jean Viard ; la globalisation, qui a fait exploser les circuits courts traditionnels, et pas seulement dans l'alimentation ; le développement désordonné des espaces périurbains en proche ou deuxième couronne de nos grands villes et aboutissant à une structure urbaine atomisée, loin de tout transport massifié, qui oblige souvent les ménages à posséder deux voitures et constitue de loin le premier espace émetteur de GES liés à la mobilité ; last but not least, les possibilités nouvelles de connectivité (physique et informationnelle) qui permettent à un nombre croissant d'entre nous de pratiquer des formes diverses de multi-appartenance, sociale mais aussi géographique ; la distance croissante, et inquiétante, qui découle de tout cela entre l'espace de vie des gens et les découpages de la représentation politique.

Dans ce contexte, la question des périmètres reste importante, car l'expérience montre que tout manager, public ou privé, s'identifie en général très vite au périmètre dont il a la charge et redéfinit en conséquence ses visions du monde, y compris la définition qu'il promet de l'intérêt général ou commun. Mais il est vain, évidemment, de vouloir régler le problème par la « quête insensée du périmètre pertinent », comme dit Jean-Marc Offner dans son bel essai sur « Les anachronismes urbains » (Presses de sciences po, 2020). Le transport public, du reste, illustre parfaitement ces apories du bon périmètre, en posant toutes sortes de questions non seulement techniques, mais proprement politiques, comme celle des centres-villes, par exemple. Qui doit décider des aménagements centraux ? Les seuls riverains et habitants ? Tous ceux qui viennent quotidiennement travailler, acheter, étudier, se distraire ? Ne sont-ils que de simples visiteurs, sans droit à la parole ?

A quoi pourrait ressembler, dès lors, une organisation politique et une structure décisionnelle qui partirait des flux et ne s'enfermerait pas dans la seule légitimité des territoires continus et fermés, une politique de l'inter-territorialité (pour reprendre les termes de Martin Vanier) allant au-delà des intercommunalités actuelles, pure extension du principe territorial ? La question est cruciale, mais très difficile. Malgré certaines tentatives pour définir de nouvelles régulations (comités de ligne, par exemple) et de nouveaux droits, elle ne fait l'objet que d'une maigre attention. Comme le note Jean-Marc Offner, il faudrait commencer par représenter les choses autrement, dessiner les flux, les liens, les relations, parents (très) pauvres de la statistique et de la cartographie. Le paradoxe est que, si nous enlevons nos lunettes formatées par la vision institutionnelle des choses, notre expérience des flux et des mouvements est

nettement plus concrète que celle des « territoires », construction métaphorique en réalité insaisissable. Car notre rapport aux lieux, aux villes comme aux campagnes, est inséparable du mouvement, du trajet, de la déambulation, du parcours. Et derrière la fiction des identités closes dans leurs murs (aujourd'hui imaginaires, mais toujours prégnants, comme le périphérique parisien, principale frontière française), il y a la réalité de nos territoires où se croisent des réseaux et des imaginaires innombrables. Pour décrire sa ville, Amsterdam, le grand documentariste néerlandais Johann van der Keuken a surtout planté sa caméra au Maroc, en Tchétchénie, en Bolivie, en Palestine. Telle est, de plus en plus, la réalité de nos territoires, loin du « village » et du « quart d'heure ».



Tramway

Johanna Rolland, Présidente de Nantes Métropole, maire de Nantes, présidente de France urbaine

Le 1^{er} octobre 2019, s'ouvraient à Nantes les 27^{èmes} Rencontres Nationales des Transports Publics et mes premiers mots ont été naturellement dédiés au tramway, qui occupe une place tout à fait particulière dans notre métropole nantaise. Un siècle et demi plus tôt, en décembre 1879, avait en effet débuté l'exploitation commerciale du premier tramway nantais dont le réseau s'étendit ensuite progressivement à chaque quartier de la ville jusqu'aux années 1930. Marqué par la guerre et l'arrivée de l'autobus, ce tramway déclina pourtant et s'arrêta en 1958.

Vingt ans plus tard, l'histoire va toutefois lui donner un nouvel élan grâce à la volonté de femmes et d'hommes convaincus du caractère innovant et moderne de ce moyen de déplacement. Grâce à Alain Chenard, ancien maire de Nantes, qui adhère à l'idée de Michel Bigey de faire revenir le tramway dans notre ville, les Nantaises et les Nantais retrouvent finalement le tramway en janvier 1985, alors que Nantes n'a même pas été retenue par Marcel Cavaille, Secrétaire d'Etat aux Transports de 1974 à 1978, comme l'une des huit villes appelées à étudier la création de nouveaux transports en site propre.

Par cette décision, notre territoire fixe alors un moment essentiel dans l'histoire nationale de nos transports publics et du renouveau du tramway ; renouveau concrétisé aujourd'hui par des créations de lignes de tramway qui expliquent l'essentiel du développement des transports collectifs urbains français : plus de 700 km de lignes de tramway aujourd'hui !

A l'échelle de notre seule métropole, le réseau de tramway s'est aussi considérablement développé, notamment sous l'impulsion de Jean-Marc Ayrault. Et les Nantaises et les Nantais sont évidemment fiers de cet héritage car si, avec le recul, cela peut sembler évident, ce ne fut pas toujours le cas ! Les choix qui ont été faits pour nos transports collectifs étaient ambitieux, osés parfois, comme celui de vouloir limiter l'usage de la voiture à une époque où elle régnait sans opposition ou de prôner la capacité des transports collectifs à relier l'ensemble des quartiers au centre-ville, et notamment les quartiers populaires, affirmant leur rôle pour davantage d'égalité et de mixité urbaine. Les transports en commun ont en effet toujours été à Nantes des vecteurs forts de lien social et d'innovation, ADN de notre métropole devenue Capitale européenne de l'innovation en 2019 !

Aujourd'hui, notre tramway joue toujours ce rôle majeur. Nous considérons qu'à l'image d'autres métropoles et grandes villes de France, Nantes doit contribuer à inventer les mobilités de demain, en plaçant l'urgence climatique, l'inclusion sociale et la santé au cœur de la décision publique. Ces mobilités durables, constituées d'un réseau de transports en commun efficient mais aussi du développement des mobilités actives, de l'intermodalité, des navettes hydrogènes ou des projets de covoiturage, constituent une réponse à tous les grands enjeux, sociaux, écologiques, qui sont les nôtres, dans les grandes comme dans les petites villes. Et Nantes coopère et agit avec des territoires voisins, périurbains et ruraux, sur ces questions de mobilités, qui ne connaissent évidemment pas de frontières. Cela afin de garantir des logiques de déplacements cohérentes et de lutter plus efficacement contre le réchauffement climatique face à un monde des transports fortement émetteur de gaz à effet de serre et donc, de pollution.

C'est dans cet état d'esprit que le tramway poursuit son évolution et accélère sa métamorphose dans la métropole nantaise... D'abord en transformant son réseau en étoile en toile d'araignée, afin que celui-ci s'adapte toujours mieux aux flux métropolitains et assure davantage de maillage. Pour ce faire, de nombreux projets se dessinent à l'horizon 2026 avec notamment la construction de 3 nouvelles lignes de tramway, les travaux d'interconnexion de nos lignes 1 et 2 de tramway ou bien encore la mise en circulation d'une quarantaine de nouvelles rames emblèmes de voyages plus confortables et plus écologiques.

Car ce nouveau modèle de déplacement que nous inventons passe aussi par la construction d'un modèle économique durable. Ces rames Alstom nouvelles génération représentent un investissement public de 200 millions d'euros pour une économie au service de la transition sociale et écologique ainsi que de l'industrie française. Elles seront d'ailleurs assemblées en France et de nombreuses villes seront associées au projet de La Rochelle à Villeurbanne en passant par Le Creusot. Elles ont enfin été pensées avec les usagères et usagers dans le cadre d'une démarche de dialogue citoyen, afin de mieux les adapter aux attentes et besoins, en complément du travail réalisé avec les conductrices et conducteurs afin que les tramways soient aussi plus confortables pour eux.

Car inventer le tramway du XXI^{ème} siècle dépasse naturellement la seule question de la création de nouvelles infrastructures. Et notre action pour développer le tramway s'inscrit donc dans une politique beaucoup plus globale touchant tout ce qui fait le quotidien des habitantes et des habitants. C'est la question du pouvoir d'achat, d'abord. Cette année, nous avons ainsi baissé de 20% le tarif de l'ensemble des abonnements de transports collectifs que nous avons rendu gratuits pour toutes et tous, les week-ends et jours de pollution. Nous avons aussi à cœur de mieux garantir la sécurité au sein de nos transports en commun, et notamment le tramway, pour celles et ceux qui y voyagent ou qui y travaillent. Car c'est une préoccupation légitime de nos concitoyens. Le recrutement de 32 agents de police métropolitaine des transports vise à ce que chacune et chacun puisse se déplacer en toute sécurité dans la métropole, quel que soit son âge ou son sexe.

Enfin, au-delà de ces questions de sécurité et de pouvoir d'achat tout à fait essentielles pour le quotidien, Nantes ne serait pas Nantes sans sa Culture. Des œuvres artistiques sont donc installées chaque année sur plusieurs tramways pour que la culture voyage dans la ville, comme nous l'avons fait aussi en habillant chacun de nos e-busways d'une œuvre unique, afin que cette prouesse technologique mondiale soit aussi vectrice de l'identité culturelle nantaise, comme l'ont toujours été nos tramways. Julien Gracq n'écrivait-il pas dans Lettrines, dix ans avant la parution de La Forme d'une ville : « Le cœur de Nantes battra toujours pour moi avec les coups de timbre métalliques des vieux tramways jaunes virant devant l'aubette de la place du Commerce... » ?



Transition(s)

Christine Seguinou, Conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine depuis 2015, vice-présidente du GART à la Transition Écologique

En 2015 : 33% des consommations énergétiques nationales concernent le transport, soit 39% de GES contre 20% en 1990 !

Il faut également réduire les émissions de particules pour améliorer la qualité de l'air notamment issu du diesel.

Pour agir dans les 10 ans qui viennent il faut engager la transition de la flotte des transports publics et favoriser le report modal.

Les collectivités locales notamment celles Autorités Organisatrice de Mobilité (AOM) peuvent agir concrètement sur leurs territoires et favoriser le report modal.

Comment relever ce défi majeur ?

Pour inciter à utiliser un autre moyen que la voiture individuelle, il faut proposer des offres de transports attractives qui se caractérisent par un cadencement régulier et soutenu tout au long de la journée avec des retours tardifs, une tarification attractive, accessible et solidaire.

Il est nécessaire également dans les territoires de proposer des politiques ambitieuses de mobilité active (marche, vélo).

On peut également proposer une palette de solutions de mobilité larges et adaptées à chaque usage. (covoiturage, autopartage, réseaux de tramways, bus, cars, métros, téléphérique, transport à la demande, vélos en libre service, TER, parking relais, pole d'échanges multimodaux, etc.).

Comment faire baisser les GES et les émissions de particules des transports collectifs ?

Pour les réseaux urbains ou inter-urbains, il existe des alternatives à la motorisation diesel.

On peut se tourner vers des énergies électriques, biogaz, agrocarburants...

À l'heure où l'on nous parle beaucoup d'hydrogène, il convient d'être prudent car on est loin d'un nouvel or vert ! En effet l'hydrogène est très peu présent à l'état pur sur notre Terre mais dans le méthane ou l'eau.

Ce n'est pas une énergie mais un vecteur énergétique, il faut le fabriquer, le transporter, le stocker et disposer enfin d'une énergie.

Actuellement l'hydrogène disponible est produit à 95% à partir d'énergies fossiles.

C'est pourquoi le terme hydrogène vert est apparu pour être fabriqué à partir de la récupération de chaleur ou d'énergies renouvelables.

D'autre part, la pile à combustible nécessite du platine et a une durée de vie limitée.

Lors des renouvellements de matériel roulant, il est conseillé pour les cahiers des charges des appels d'offre de ne pas tout miser sur une seule technologie mais comparer chaque solution d'alternative à la motorisation diesel pour lister les avantages et les inconvénients des choix technologiques pour choisir la solution la plus efficace et adaptée à la ligne de transport collectif.

Il paraît pertinent de disposer d'un mix énergétique en fonction des usages pour chaque type de transport.

L'avitaillement : un point essentiel pour le développement de nouvelles énergies.

Optimiser l'avitaillement est indispensable pour faire diminuer les coûts, les facilités d'usage et développement des flottes fonctionnant notamment avec du biogaz, de l'électricité.

Les besoins d'avitaillement des véhicules de services et ceux destinés aux transports collectifs doivent à terme être mutualisés par les collectivités qui peuvent, en outre, bénéficier de subventions leur permettant de mettre en place des stations BIOGNV sur leurs territoires.

La réussite indispensable de la transition énergétique des transports pour faire diminuer fortement les émissions de GES des transports et améliorer la qualité de l'air repose donc sur les « bons choix technologiques », la conception de bouquets de mobilité, d'offres de transport collectif en cohérence avec les territoires et les usages, des tarifs adaptés aux moyens des usagers, un dialogue entre collectivités pour les réseaux d'avitaillement des « nouvelles énergies » et d'échanges de bonnes pratiques et retours d'expériences.



Urbanisme

Grégory Kalfèche, Professeur des universités en Droit Public
Institut Maurice Hauriou (IMH) – Université Toulouse 1 – Capitole

L'urbanisme, comme science de l'organisation des villes, est fondamentalement interconnecté avec les transports. Historiquement, ces liens sont indéniables : depuis les origines, la ville s'organise autour des rues qui servent à tous les modes de déplacements. La Rome antique créait ses villes autour du croisement de deux voies : le Cardo, orienté Nord-Sud et le Decumanus, orienté Est-Ouest. La Grèce antique crée pour le port d'Athènes le modèle des villes où les routes quadrillent le territoire à angle droit comme on le voit encore à New York, Chicago, Beijing, Kyoto, Turin, Mannheim, Barcelone, Kinshasa, New Delhi, Bogota et tant d'autres. La route et ses accessoires comme les trottoirs, pistes cyclables, couloirs de bus ou rails de tramways, constituent donc les limites des îlots urbains et les flux d'habitants dépendent des fonctions de ces îlots. À la naissance de l'urbanisme comme science, au milieu du 19^e siècle, Haussmann a changé la ville avec les Grands Boulevards et les places. Dans le même temps, Cerda quadrillait de routes la campagne barcelonaise pour créer « l'eixample », la ville nouvelle. La rue, utile aux déplacements, sert depuis cette époque à déterminer la hauteur de bâtiments et, de ce fait, la densité de la ville. Il fallait en effet, pour des raisons hygiénistes, que tous les étages puissent bénéficier de la lumière et de la chaleur d'un ensoleillement suffisant. On dépassait alors les procédures d'alignement – caler les bâtiments le long des rues afin qu'elles soient plus droites et cohérentes – pour entrer dans l'urbanisme.

La route urbaine – de la voie sans issue aux avenues en passant par les multiples rues – change d'ailleurs de fonction, s'adaptant toujours à l'air du temps. D'abord pour les calèches, ces avenues ou rues pavées se sont, en quelques années un peu avant la Première Guerre mondiale, adaptées à la voiture individuelle. Les années 1970 ont vu apparaître les nouvelles « murailles » cloisonnant les centres-villes : les périphériques ; ainsi que des parkings à tous les endroits libres. La route elle-même est devenue lieu de stationnement, avec des places tracées au sol et payantes, au point qu'un tiers des voitures roulant

dans les grandes villes cherchent une place de stationnement. Cette évolution trouve son origine dans les années 1930. En effet, c'est la Charte d'Athènes, issue du Congrès international d'Architecture Moderne de 1933 qui a proposé que le « bon urbanisme » soit celui de villes planifiées autour de quatre fonctions : l'habitat, le travail, les loisirs et la circulation. Si le texte lui-même met en garde contre les quartiers d'affaires éloignés des habitations et les problèmes de transport que cela pose, la distinction de ces fonctions, reprises par tous les plans, a bien conduit à des temps de transports et des résultats environnementaux catastrophiques que l'on connaît aujourd'hui.

Repenser l'urbanisme de demain ne saurait donc se faire sans une intégration profonde des transports, au point d'en changer le mot pour celui de « mobilités ». D'abord, la nécessité de limiter les transports en général, de façon systématique, apparaît comme un enjeu s'ajoutant à la préservation des zones naturelles et agricoles. La « Ville dense » part de ces constats. La ville dense – une ville faite d'immeubles plutôt que de maisons, et qui ne permet pas à chaque bâtiment de bénéficier de jardin – conduit à diminuer les déplacements, mais aussi à rendre plus rentable le recours à des transports en commun pour remplacer la voiture, dont l'usage est rendu trop difficile par la trop forte densité de la circulation. Ensuite, l'autre modèle qui se développe et qui, lui-aussi, est en synergie avec la modification des modes de transports est la « ville du quart d'heure ». Il s'agit en effet de ne pas concentrer de grandes zones de logements, de bureaux ou de loisirs, mais bien au contraire d'intégrer dans chaque quartier l'ensemble de ces fonctions. Les opérations d'aménagements, et notamment les zones d'aménagement concertées, sont aujourd'hui de plus en plus marquées par cette pluriactivité sur le territoire d'un quartier. L'idée qui sous-tend cette évolution est que l'ensemble des activités quotidiennes des citoyens se déroule dans des distances de l'ordre du quart d'heure, l'objectif étant de diminuer drastiquement l'usage de transports individuels et même des transports en commun. Il s'agit bien ici de plier la ville aux modes de transports doux, la marche à pied, le vélo ou la trottinette. Les fermes urbaines, vouées à se développer, conduiront à des livraisons rapides de produits frais. Si les rues créent la ville et ses quartiers, les transports en commun peuvent aussi conduire à étendre la ville le long de leurs lignes. Une fois encore, ce sont bien les transports qui conditionnent la forme urbanistique et non l'inverse, comme on peut le penser.

L'avenir est peut-être dans des transports en trois dimensions. Les drones ou les voitures volantes – dont les quadragénaires des années 2020 ont rêvé – permettant ponctuellement des transports rapides des biens grâce à des livraisons automatisées venues du ciel, libérant en partie les modes de

transports des infrastructures qui les portent, comme les routes. En attendant, les smart cities ont pour objectif de maîtriser ces flux, la ville pouvant alors réguler les transports afin que ce mouvement perpétuel ne soit pas vécu par les citoyens comme une contrainte.

L'interdépendance entre ville et transports est telle que les seconds sont comme les veines du corps vivant qu'est la première.



Usage - usagers

Bruno Gazeau, Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Tous les voyageurs sont des usagers, même s'ils l'ignorent, dès qu'ils font usage d'un service public de transport urbain ou régional organisé par une collectivité publique, quel que soit son mode d'exécution : directe ou confiée à un exploitant.

Une des particularités de cette situation est que le voyageur passe contrat avec le prestataire de service des transports mais qu'une partie des composantes de cette relation est déterminée par l'autorité organisatrice. Il en est ainsi, notamment, des dessertes, des fréquences, des services et des tarifs.

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), que je préside, et les associations qu'elle fédère, s'efforcent de tous les rassembler, quel que soit leur mode de déplacement, de les informer, de les représenter et de les défendre, dans la diversité de leurs usages et de leurs attentes.

Comment faciliter leurs usages ?

Les usagers sont majoritairement des usagères. Tous ont des attentes légitimes sur l'adaptation des dessertes, des fréquences et de leurs amplitudes horaires aux modes de vie. C'est une des clés du développement du report modal. Le cadencement doit être généralisé, il facilite la compréhension de l'offre par l'usager.

Le renforcement de l'offre, adapté en fonction des lignes, doit contribuer à une diminution du taux de charge pour les lignes les plus fréquentées et permettre une meilleure acceptabilité des conditions de transport.

L'accessibilité physique contribue à la fluidité des déplacements de tous les usagers. L'intermodalité physique doit être recherchée pour transiter facilement d'un mode à l'autre.

L'information voyageurs doit être multimodale et s'adapter, en temps réel, au parcours client qui peut combiner tous les modes de transport, idéalement en une interface unique. Elle doit pouvoir être comprise par tous les usagers, quel que soit le canal de communication utilisé.

La continuité tarifaire doit permettre de prendre un vélo, de stationner sa voiture, d'emprunter le TER puis un réseau urbain, quels que soient la complexité des tarifications et la lourdeur des développements informatiques.

Les systèmes tarifaires doivent s'adapter aux évolutions des modes de vie : les abonnements par périodes à la semaine ou au mois doivent par exemple pouvoir débiter au moment choisi par le voyageur et pas nécessairement au début d'une période calendaire.

Plutôt que la gratuité pour tous, une tarification sociale et solidaire (avec gratuité pour ceux qui en ont besoin) et une amélioration de la qualité de l'offre du réseau doivent être privilégiées.

Quelles sont leurs attentes ?

La qualité de service est l'attente primaire des voyageurs : la ponctualité, la fiabilité, la propreté et la sécurité en sont les bases. La distribution des titres de transports doit prendre en compte la fracture numérique.

En cas de situation perturbée, les usagers attendent une information qui leur donne les moyens de poursuivre leurs trajets et une assistance aux voyageurs pour les cas les plus graves. Les dispositifs de dédommagements en cas de perturbations récurrentes (retards répétés, grèves) doivent être systématisés dans les conventions entre l'autorité organisatrice et l'exploitant.

La crise sanitaire a révélé la lourdeur des procédures de suspension des abonnements. C'est une demande forte des usagers que de pouvoir suspendre les prélèvements des abonnements, en cas de crise sanitaire, de grève, d'interruption du trafic : les systèmes informatiques doivent impérativement être adaptés à cette exigence.

En cas de litige persistant, l'information sur les modalités de saisine de la médiation doit être claire.

La coordination des offres et des réseaux par la région doit permettre de

constituer un véritable réseau de transport cohérent à l'échelle de ce territoire étendu par un maillage ayant pour colonne vertébrale un réseau ferroviaire robuste et performant, combiné à un transport routier interurbain complémentaire, pour une desserte fine de tous les territoires, et aux réseaux urbains.

Cette ambition passe aussi par l'organisation de rabattements autour des gares et la création de pôles d'échanges multimodaux offrant des services et des facilités propres à inciter les usagers à utiliser les transports en commun.

La gouvernance doit permettre de mieux associer les représentants des usagers à la définition des services de transports et au contrôle de leur exécution, dans une véritable démarche participative. Ils sont encore trop souvent informés tardivement, peu associés aux études engagées et aux décisions prises.

L'amélioration du service rendu et l'accroissement de la qualité de service doivent guider les autorités organisatrices et les exploitants pour la reconquête des usagers dans le contexte de la crise sanitaire.

Les usagers des transports sont devenus des acteurs de leur mobilité : ils combinent les offres et les tarifs. Les autorités organisatrices et les opérateurs doivent intégrer cette évolution afin de développer le report modal et contribuer à la transition écologique.



Utilité sociale

Fanny Arav, Membre du Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE), au titre de l'UNSA

Quelle drôle d'association, presque un oxymore tant dans nos esprits « utilité » renvoie à la notion « d'utilitarisme rationnel » et « social », à ce petit supplément de solidarité toujours tellement perçue comme coûteuse ! Pourtant le vrai sens du terme initial de l'anglo-saxon « utilities » désigne plus exactement la « satisfaction » représentée par une courbe d'utilité ou encore « d'indifférence » entre des biens ou des services de consommations individuels ou d'un groupe uniforme, et « utility » plus précisément les services collectifs.

L'économie sociale et solidaire (ESS) s'est emparée et a structuré, normalisé cette notion et c'est Jean Gadrey, qui en donne la plus belle définition en 2003 : « Est d'utilité sociale l'activité d'une organisation de l'économie sociale qui a pour résultat constatable et, en général, pour objectif explicite [...] de contribuer à la cohésion sociale (notamment par la réduction des inégalités), à la solidarité (nationale, internationale, ou locale : le lien social de proximité), à la sociabilité, et à l'amélioration des conditions collectives du développement humain durable (dont font partie l'éducation, la santé, l'environnement et la démocratie) ».

Pour autant l'Utilité sociale n'est pas à réserver à l'ESS mais s'applique aux champs du service public et tout particulièrement au domaine des transports et de la mobilité. Du coût des services à la valeur du temps gagné, il est surtout question de savoir quel est l'apport à une collectivité d'une activité comme le transport public et plus globalement une organisation des mobilités satisfaisante. Or quand on parle mobilité, on parle territoire et activités, on ne peut indifférencier l'histoire économique et socio-urbaine de ceux-ci et invisibiliser les femmes et les hommes dans leurs contraintes, leurs aspirations, derrière des masses de flux ! Chaque offre est un arbitrage (avec ses composantes de desserte et tarification) et donc un choix de population ciblée. La mobilité n'est pas seulement la réponse à des besoins économiques de déplacements domicile-travail ou plus globalement d'appareillement entre offre et demande pour achat ou loisir, mais constitue une identité de territoire, une conception de la nation et à ce titre l'étoile ferroviaire autour de Paris puis autour des capitales régionales l'illustre bien. Au-delà de la dimension géographique les questionnements autour des notions de péréquation tarifaire, de tarification sociale, du financement contribuable versus consommateurs mais aussi de transition écologique sont également des marques d'ancrage des mobilités dans les questions de société, les projets politiques. La mobilité est un projet de société, il s'agit de relier les lieux et les Hommes, d'offrir du possible, des rencontres ! La crise sanitaire a eu pour effet de révéler plus cruellement les inégalités, le poids des contraintes entre ceux qui n'avaient d'autres choix d'utiliser les transports publics et les autres, de s'exposer aux risques y compris de la maladie, ces inégalités étant souvent cumulatives, ce sont souvent les mêmes qui additionnent emplois précaires, logements mal isolés et éloignés, horaires décalés ! On a vu les questions de mobilité au cœur des débats sur l'exclusion ressentie par des pans importants de la population. Si on a su donner une valorisation à des effets externes aussi subjectives que la valeur du temps pour valoriser le gain de temps, nous devrions savoir valoriser la cohésion sociale, l'impact territorial, la qualité d'une réponse à des contraintes de déplacements, mais aussi à l'urgence climatique. L'utilité sociale c'est penser l'intérêt collectif au-delà des agrégats de fines segmentations marketing, acter la solidarité et la fraternité, œuvrer pour un progrès partagé par tous !

Aujourd'hui le concept de « besoin » de déplacement est assez trouble, et la crise sanitaire nous renvoie violemment le caractère subi de bien des déplacements et la part de désagréments voire de rejet qui y est associé, alors même que les aspirations à sortir de sa zone de confinement pour « prendre l'air » n'ont jamais été autant exacerbées. Ainsi on devine que quelque chose se joue autour des besoins les plus primaires mentaux, bien au-delà du stress lié à l'irrégularité d'un RER ou d'un TER usuellement surchargé. Des modifications de comportements, d'arbitrage sur les lieux de résidence, d'usage de modes de transports comme le vélo, de limitation des déplacements professionnels semblent se dessiner, mais vont-elles se pérenniser ? Ainsi les critères de l'utilité sociale sont dans un champ de valeurs assez bien identifiées et partagées, ils sont pour autant évolutifs dans leurs composantes. Quelle sera l'utilité sociale de demain ? Et plus encore quelle sera notre capacité à y répondre ?



Vélo (voir Intermodalité et Piste cyclable)



Verne Jules

Alain Gest, Président d'Amiens Métropole

Rien n'est impossible à celui qui s'inspire de l'imagination de Jules Verne !

À Amiens, plus que n'importe où ailleurs, sa figure tutélaire nous invite à embrasser tous les champs du possible. Le célèbre romancier a anticipé, avec une intuition extraordinaire, les mobilités du futur. Les machines qui hantent ces aventures ont emmené leurs héros en ballon, en fusée, en voiture, en sous-marin, en vélo, en tramway, en bateau à vapeur, vers des lieux inconnus, vers des temps disparus.

Au siècle de l'industrialisation galopante et de la science triomphante, l'inventeur de l'Albatros du conquérant Robur et du traineau à voile pensait que la circulation des êtres et des biens ne devait s'autoriser aucune limite tant

qu'elle servait l'humain. N'a-t-il pas anticipé l'ascenseur électrique dans Paris au XX^e siècle jusqu'à cette extraordinaire prémonition en créant la première visioconférence dans La Journée d'un journaliste américain en 2889.

Nous n'avons pas d'autres choix que d'emboîter le pas du célèbre écrivain. Le capitaine du Nautilus, Nemo, donne aujourd'hui son nom éponyme aux premiers bus articulés entièrement électriques du pays. Il nous était impensable d'imaginer un nouveau réseau de transport commun sans l'inscrire dans une démarche qui tienne compte des ressources qu'offre notre planète, sans anticiper les mutations des comportements des usagers. Cette vision vernienne de l'avenir ne cesse d'inspirer notre action soucieuse de répondre aux exigences du présent sans hypothéquer celles des générations futures.

L'auteur de Cinq semaines en ballon avait-il pressenti que l'avenir serait au partage des usages des transports ? Nos villes ont besoin de faire cohabiter le vélo, que le XIX^e siècle invente, le tramway, qui se déploie lorsque Jules Verne est conseiller municipal d'Amiens ou encore la voiture qu'il décrit dans Le Testament d'un excentrique.

La Somme, ce fleuve structurant qui fend notre ville et se disperse en un maillage filandreux au cœur des quartiers historiques, pourrait voir émerger les hommes-barques des Tribulations d'un Chinois en Chine. Au cœur des hortillonnages, la ville s'offre aux chalands en bateau qui permet de voguer d'île en jardins flottants, de paysage en surprise patrimoniale, et chacun se prend à espérer tomber, au coin d'un rieu, sur L'île à hélice, la ville flottante pensée par Verne.

On se prend à imaginer le Steam-House de La Maison à vapeur jaillissant de la nouvelle marina envisagée sur les quais de la Somme pour enjambrer le port et poursuivre son chemin à travers les rues de la ville.

Bientôt, Amiens Métropole rejoindra enfin le réseau des lignes à grande vitesse. Le train de Phileas Fogg aurait eu besoin de moins de 80 jours pour réaliser son Tour du monde s'il avait pu en profiter.

Avec Jules Verne, levons les yeux au ciel. Imaginons la ville de demain où dans les airs, on verrait s'ébrouer l'aérocar de La Journée d'un journaliste américain en 2889 ou le ballon Victoria du docteur Fergusson, et en portant le regard plus haut encore, on devinerait le train lunaire et l'Obus de Michel Ardan tout droit sorti du roman De la Terre à la Lune.

Jules Verne est un visionnaire, pas un utopiste, « j'ai toujours fait en sorte d'appuyer mes prétendues inventions sur une base de faits réels et d'utiliser pour leur mise en œuvre des méthodes et des matériaux qui n'outrepassent pas les limites du savoir-faire ». L'auteur de Robur-le-Conquérant nous met en garde

contre l'orgueil que procure la toute-puissance de la machine. Le progrès pour lui-même peut devenir une arme destructrice de ce qui fonde notre humanité. Il en appelle à renoncer aux aspirations prométhéennes pour nous ressaisir des limites qu'offre notre nature.

C'est à partir du rêve que l'on peut envisager les inventions les plus folles. C'est dans le monde réel que nous parvenons à les rendre utiles aux habitants.



Versement mobilité

Charles-Eric Lemaigen, 2^{ème} Vice-président du GART en charge du financement et de la tarification, vice-président d'Orléans Métropole

Nouveau nom du Versement transport, le versement mobilité est dans l'ADN du GART depuis la création de notre association.

Mais, si le GART célèbre ses 40 ans, cet impôt, qui doit sa qualification fiscale à une décision du Conseil d'Etat de 1991, est un quinquagénaire dynamique qui contribue au financement de nos réseaux de transport urbain. En effet, instauré en 1971 en Ile-de-France, il a été étendu en 1973 à toutes les autres agglomérations de plus de 300 000 habitants. Les employeurs publics et privés, de plus de 9 salariés, étant considérés comme les principaux bénéficiaires de l'utilisation des réseaux de transports urbains par leurs salariés, l'objectif était dès lors de les faire contribuer à leur financement. A l'origine, l'affectation du versement transport est réservée par ordre de priorité à la compensation des réductions tarifaires consenties aux salariés puis au financement des investissements et enfin à l'exploitation des réseaux de transport. Au fil du temps, le versement transport a vu son périmètre s'étendre. Il concerne aujourd'hui à présent les agglomérations de plus de 10 000 habitants, son seuil a été relevé à 11 salariés, ses taux sont fixés par le législateur, et son affectation a été élargie au financement de l'ensemble des compétences de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), notamment aux nouvelles mobilités.

Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019, le versement transport est devenu versement mobilité. Ce sont plus de 9 milliards d'euros qui bénéficient chaque année aux AOM pour financer la réalisation de leurs investissements (infrastructures de transports guidés, matériels, transition énergétique...) et la mise en place de services de mobilité. Cette ressource est collectée pour moitié en Ile-de-France et pour moitié par 261 AOM et bénéficie de ce fait à près de 70% de la population française. Environ 16% du versement mobilité provient des employeurs du secteur public en Ile-de-France et 28% dans les autres AOM.

Le versement mobilité participe, à hauteur de 43%, au financement des transports franciliens et à 47% pour les autres AOM. C'est donc et de loin le financement principal du transport urbain en France, bien avant les recettes des voyageurs ou les concours des collectivités locales. Il a ainsi permis de mettre en place une offre de mobilité répondant à la fois aux déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi qu'à ceux de la vie quotidienne.

Les réseaux de transport urbain, et donc le versement mobilité, jouent un rôle majeur dans le développement économique des territoires en concourant efficacement à leur attractivité. Il faut également saluer le caractère vertueux de cet impôt qui est réinjecté directement dans l'économie locale tout en favorisant les emplois non délocalisables. Son rôle a d'ailleurs été conforté par la LOM qui a conditionné son instauration à l'organisation d'au moins un service régulier de voyageurs. Le rapport Duron, publié le 13 juillet 2021, consacre son rôle incontournable et propose de sanctuariser le versement mobilité en lui conservant le caractère d'impôt, dû indépendamment de tout service rendu.

Aujourd'hui, l'offre de transport public est l'un des enjeux majeurs de toute politique de transition énergétique. Certes, comme tout impôt, le versement mobilité fait l'objet d'âpres discussions entre les parties prenantes voire même de remise en question. C'est une spécificité française, c'est un impôt de production, des ajustements à la marge sont sans doute nécessaires. Mais c'est la ressource stable incontournable pour assurer la pérennité du modèle économique de nos transports collectifs.

Remettre en question le versement mobilité mettrait à mal nos transports urbains. Sans lui, il n'y a plus de politique de mobilité urbaine en France !

Il demeure donc un trésor national qu'il faut préserver.



Watt

Gérard Feldzer, Président fondateur de CARWATT, le leader du rétrofit en électrique des véhicules de transports, membre du Conseil scientifique du GART

Watt Else !

Plus d'un milliard et demi de véhicules circulent dans le monde dont 95% en thermique. La consommation d'hydrocarbure fossile produit chaque année environ 6 milliards de tonnes de dioxyde de carbone, soit plus de 15% des émissions totales de CO₂ dispersées, chaque année dans l'atmosphère.

Le parc mondial de voitures électriques, bien qu'il s'accélère, atteint désormais 10 millions d'unités, avec en plus 1 million d'utilitaires, de camions lourds et de bus électriques.

Compte tenu de l'urgence climatique, il faut accélérer la propulsion électrique et éviter les rejets dramatiques pour la santé et l'environnement.

Mais il ne sert à rien d'avoir des véhicules électriques si la production d'électricité est produite à partir d'énergies fossiles (charbon, pétrole).

Si je prends l'exemple des Antilles françaises et de la Martinique en particulier, 75% de l'énergie est produite aujourd'hui par le fuel, via une centrale thermique qui alimente toute l'île, le reste se répartit entre le solaire, l'éolien et la bio masse. Un comble lorsque l'ensoleillement et les alizés sont présents toute l'année !

Seule une volonté politique ambitieuse que nous attendons depuis plus de 20 ans pourrait rendre ces territoires ultramarins totalement autonomes grâce aux renouvelables en 2030.

Produire des Watts, stocker, distribuer, rétrofiter

Le moteur électrique est né dans le milieu du 19^{ème} siècle.

L'avantage c'est qu'il a un rendement de 90%, face aux 25% des moteurs thermiques le match est sans appel ! Le problème était que les batteries au plomb (toxiques) étaient peu performantes, soit environ 20 watt/heure par kg... aujourd'hui la capacité atteint les 250 wh/kg, voire en laboratoire (li-souffre) 460 wh/kg !! L'autonomie à court terme ne sera plus un problème.

Les moteurs peuvent fonctionner grâce à des piles à combustibles alimentées par de l'hydrogène vert (fabriqué à partir d'énergies renouvelables). Le problème est le stockage dans des bonbonnes, sous pression, lourdes et chères. En revanche pour les véhicules lourds, cette solution est en haut du podium !

CARWATT une solution rapide par l'économie circulaire

Au rythme où vont les choses, il faudra des dizaines d'années pour renouveler le parc de l'automobile. Une solution s'offre à nous : leetrofit !

Un bus, un car, ou une benne à ordures ménagères, est fait pour durer 30 ans, or les exploitants les renouvellent entre 7 et 10 ans ! Ils vendent leurs véhicules dans les pays du sud, qui vont continuer à polluer : en fait on ne fait que déplacer les émissions !

Mieux vaut dans ce cas retirer le moteur thermique et tous ses accessoires, le recycler et le remplacer par une motorisation électrique. On garde la caisse et on accélère ainsi la transition énergétique.

- C'est bon pour l'économie (un bus électrique neuf coûte entre 350 et 500 k€, un retrofit pour le même service coûtera aux environs de 230 k€) ;
- C'est bon pour l'emploi local, les techniciens en charge de l'entretien pourront facilement installer les kits fournis par Carwatt après formation ;
- C'est bon pour l'environnement, le climat et la santé.

Un peu d'histoire : des transports nommés désirs !

C'est un Français, Blaise Pascal (1623-1662), qui a créé le principe des transports en commun urbains. Alors mathématicien, physicien, inventeur et philosophe, il a fondé une entreprise de carrosses publics exploités sur 5 lignes dont 4 partaient et arrivaient au jardin du Luxembourg et une faisait le tour de Paris.

Les transports sont-ils la cause ou la conséquence de nos sociétés ?

L'Homme, depuis qu'il existe, a toujours cherché à visiter le village, le pays voisin, puis à explorer le monde*. Les transports de masse sont apparus avec l'urbanisation, là où les transports individuels sont devenus impossibles.

Aujourd'hui, les transports sont la colonne vertébrale de notre société, tout comme un indicateur de son économie.

Le 20^{ème} siècle a été celui de la conquête de l'air et de l'espace, de l'industrie charbonnière et pétrolière, des évolutions qui ont accéléré toutes formes de transports, qu'elles soient maritimes, fluviales, ferroviaires, routières, urbaines

Le 21^{ème} siècle est celui du numérique et des réseaux sociaux. Les premiers smartphones à écrans tactiles, commercialisés il y a à peine 20 ans, sont aujourd'hui utilisés par plus de 5 milliards de personnes dans le monde, parmi

lesquelles 90% s'en servent pour accéder à internet, avec 200 milliards de téléchargements d'applications. Tout ceci a une incidence sur les transports du quotidien et même les grandes réunions internationales.

Avec la COVID-19, nous avons notamment découvert l'intérêt du télétravail et des réunions en distanciel pour épargner des heures de transports quotidiens à une partie de la population. Surtout pour ceux – de plus en plus nombreux – qui passent 2 heures par jour dans les transports.

Les transports en 2050 ne peuvent s'imaginer sans se poser des questions : Quels usages, quelles infrastructures ? Quels véhicules et quelles ruptures technologiques pour des transports durables ? Quelles sources d'énergies, quels matériaux ? Quelles seront les conséquences de la robotique, des imprimantes 3D, du travail collaboratif à distance ? etc. En attendant il m'arrive de rêver à des améliorations rapidement accessibles :

- Les transports, même au quotidien, peuvent devenir un lieu de repos, de rencontre, de loisir, de travail : il faut pour cela du confort, de la connexion, de la sécurité ;
- Les gares, les stations, peuvent devenir un lieu de culture, de commerce, de loisirs ;
- Les modes de transport doux comme le vélo, notamment à assistance électrique, peuvent être encouragés et généralisés même pour les petites communes rurales comme une composante du transport public, avec des infrastructures adaptées.

C'est en définissant la société que nous voulons que les transports s'adaptent, et pas l'inverse.

En résumé, les usagers ne veulent plus perdre du temps dans les transports, mais profiter de ce temps. Ils veulent vivre dans des villes silencieuses, apaisées, respirables, ce qui éviterait à la France de dépenser 20 milliards d'euros par an en frais de santé, consécutifs à la pollution.

Pour cela il faut anticiper, collaborer entre régions, entre pays, pour faire en sorte que l'imagination soit la meilleure compagnie de transport au monde.

Et enfin ne pas croire que tout se résoudra par la technique « science sans conscience n'est que ruine de l'âme » disait Rabelais (1542).

* Constantin Tsiolkoski considéré comme le précurseur de l'ère spatiale au début du 20^{ème} siècle, disait « La Terre est le berceau de l'humanité, mais on ne passe pas sa vie entière dans un berceau. »



Web

Jean-Paul Medioni, Fondateur et dirigeant d'Ubitransport

Inventé en 1989, le web révolutionne notre système d'information pour devenir mondial et facile d'utilisation avec des impacts sur les process, métiers jusqu'à modifier durablement nos modes de travail et de vie. Associé à l'informatique et aux télécommunications, le web fait aujourd'hui partie de la grande famille du numérique.

Le temps réel est une nouvelle notion qui s'impose petit à petit dans nos sociétés. En effaçant les contraintes physiques et temporelles, le numérique a profondément rebattu les cartes d'un marché du transport public de voyageurs basé sur des technologies lourdes et complexes, peu accessibles à l'ensemble des territoires. Le numérique s'est démocratisé avec l'avènement d'outils grand public comme le smartphone. Ainsi, les solutions d'Ubitransport déportent dans le cloud l'intelligence historiquement embarquée dans les véhicules.

De nos jours, le web et le numérique apportent de l'agilité et recréent de la valeur pour plus de confort au quotidien. Ils nous invitent à repenser la durabilité, la simplicité et l'accessibilité dans la mobilité.

Cette dernière connaît de fortes évolutions et répond à de nombreux enjeux : intégrer des acteurs privés aux côtés d'acteurs publics, travailler une offre tarifaire adaptée aux usagers tout en répondant aux contraintes économiques des collectivités et transporteurs, favoriser un trajet confortable privilégiant interopérabilité et intermodalité, organiser sa transition écologique et énergétique ou proposer une offre de service incluant tout type de territoire et de voyageur. Et plus récemment, avec la pandémie du Covid, offrir un trajet en toute sécurité d'un point de vue sanitaire. Comment le numérique, qui nous affranchit de nombreuses barrières, peut-il être inclusif et faire partie des solutions ?

Aider les AOM et leurs opérateurs de mobilité à mettre en place leur politique de mobilité

Chez Ubitransport, nous avons la conviction que la mobilité est un axe struc-

turant des villes et des territoires. Elle est source de vitalité, voire de survie sociale. 1 Français sur 4 a déjà refusé une offre d'emploi faute de transport pour s'y rendre¹. Les solutions de mobilité intelligentes numériques, comme celles d'Ubitransport, apparaissent incontournables pour accompagner la transition numérique, sociétale et écologique des villes et des territoires.

Information voyageurs, aide à l'exploitation, gestion, vente, validation et contrôle des titres de transport, le tout en temps réel. Le numérique a permis l'avènement de la billettique serveur centrée et de nouveaux services pour les transports scolaires et commerciaux. Les datas se retrouvent associées dans le cloud. Elles « coopèrent » entre elles pour s'enrichir mutuellement puis sont partagées en temps réel auprès des différents acteurs d'un territoire, ouvrant la voie à un nouveau mode de travail collaboratif. L'information devient visible, lisible et plus compréhensible. Avec deux conséquences majeures, adapter plus rapidement et facilement l'offre à la demande et transformer positivement les comportements et les relations entre les parties prenantes : collectivité, opérateur, familles, voyageurs.

Véritables outils d'aide à la décision, les datas temps réel sont l'opportunité de piloter facilement son réseau et de l'optimiser en fonction de la réalité des usages : révision des grilles horaires, circuits, tailles et fréquences des véhicules, points d'arrêt, etc. Le niveau de service est amélioré pour aider les territoires à se revitaliser grâce à une mobilité facilitée, plus inclusive et simplifiée.

Cette transformation numérique implique des impacts sociétaux dont nous commençons à prendre pleinement conscience. Le web transforme nos modes de communication, de production mais aussi nos comportements comme le démontrent les retours d'expérience de nos collectivités clientes : une attitude plus responsable des conducteurs, des relations apaisées avec les scolaires, moins de réclamations des familles ou le développement de nouvelles relations de confiance entre collectivités et opérateurs de transport.

Devenir la colonne vertébrale des mobilités partagées grâce au numérique

Dans le monde d'après Covid, les transports publics ont un rôle majeur à jouer pour redonner confiance et envie aux voyageurs. Avec l'opportunité de devenir la colonne vertébrale des mobilités en connectant les villes aux territoires par l'hybridation des réseaux et en intégrant l'ensemble des modes de transports pour offrir un service porte à porte, multimodal et intermodal.

« L'important, ce n'est pas la destination, c'est le voyage »

Robert Louis Stevenson

Il s'agit plus que jamais d'offrir une nouvelle expérience voyageur pour doper l'attractivité des transports publics avec un objectif : proposer un service aussi intuitif et facile que l'eau courante. Pour ce faire, il est rare qu'un seul acteur puisse répondre à tous les enjeux associés au travers de ses offres. Notre plateforme de mobilité 2Cloud a pour vocation d'agrèger nos solutions avec des solutions tierces et présenter une offre globale au marché dans une logique MaaS.

Proposer un parcours sans couture, donner l'assurance de toujours payer le juste prix, accéder à la bonne information, vivre pleinement son voyage, se déplacer en réduisant son empreinte écologique, le numérique contribue à revisiter nos habitudes et élargir nos champs des possibles.

La pandémie a aussi accéléré de nouvelles attentes en matière de facilité de paiement avec la confirmation de nouveaux modes de paiement monétiques comme le paiement à la validation ou l'open payment.

Le numérique se met au service de la simplicité et de l'inclusion. C'est bien cette expérience de voyage qui fera préférer les transports publics aux administrés et permettra de répondre collectivement aux enjeux écologiques et sociaux de notre siècle.

¹ Laboratoire de la Mobilité inclusive (2017)



Autorail

François Meyer, Délégué général de Fer de France

X... comme autorail ?

Pour une raison simple : en France, les noms de série des autorails commencent par X !

Mes premiers souvenirs d'usager du train sont des souvenirs d'étudiant, de trajets fréquents sur de grandes lignes pour rejoindre mes lieux d'étude : de Colmar à Strasbourg, parfois en turbotrain, puis à Paris, un long trajet en Corail, et ensuite en train de nuit Strasbourg-Nice pour rejoindre ma caserne du service militaire. Mais l'autorail, lui-même, me renvoie à des souvenirs plus anciens, de jeunesse, une jeunesse passée en Alsace, à Colmar et plus précisément à Logelbach.

Logelbach est une petite commune, ou plutôt un quartier de la périphérie ouest de Colmar, avec sa gare sur la ligne Colmar-Metzeral. Voilà une ligne qui part de la préfecture du Haut-Rhin en plaine d'Alsace pour aller plein ouest vers les Vosges et empruntée par un autorail qui sillonne toute la vallée de Munster. Je garde un souvenir vivace de cet autorail – à vrai dire de ce train, car cette dénomination d'autorail ne m'était guère familière à l'époque – qui passait à Logelbach en pleine ville. J'ai le souvenir d'un grand engin surplombant la chaussée, de ses couleurs rouge et beige, de ses grandes vitres où l'on apercevait ses banquettes en skaï. C'était impressionnant pour le jeune garçon que j'étais alors, tout en donnant aussi le sentiment d'un véhicule vieilli, fatigué, déjà d'un autre âge. Nous étions alors au tournant des années 70/80, la période de la voiture reine, et je n'ai aucun souvenir d'être allé en vallée de Munster autrement qu'en voiture.

Car oui, on ne peut évoquer les autorails sans évoquer ces « petites lignes » qui ont tant souffert du développement de l'automobile. Cette ligne Colmar-Metzeral est l'une de ces lignes « capillaires » dénommées « lignes de desserte fine du territoire » dans un langage fort technocratique ou encore « UIC 7 à 9 » en mauvais jargon technique. Loin des héritages de Freycinet, dont le plan conçu à l'aube du développement fulgurant du rail prévoyait un maillage ferré entre toutes les sous-préfectures de France, ces lignes sont souvent chargées d'histoire et toujours chargées d'émotion !

On ne peut évoquer autorail sans évoquer également Diesel. Certes, le train est le mode de transport le plus décarbonné, et de loin, comparé à l'automobile qui n'aborde que depuis peu en grande série sa mutation électrique, et plus encore comparé à l'avion qui en est, en la matière, seulement aux premières expérimentations. Cependant, l'autorail à moteur Diesel sillonne encore nos voies... serait-il tel un vilain petit canard parmi les trains si vertueux en terme environnemental ? Le train en France est le mode de transport le plus vertueux quand il est électrique... et pourvu que la ligne, elle, soit électrifiée. Ce n'est pas le cas d'un grand nombre de « petites » lignes et dont l'électrification renchérirait le coût de maintien et de rénovation. C'est alors bien à l'autorail de se renouveler pour se décarbonner. Il le fait grâce à de nouveaux modes de propulsion et de stockage d'énergie : hydrogène, batterie... des technologies aujourd'hui opérationnelles. Elles sont en cours de déploiement en France, car, dans la course à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport, le train est loin devant ses compétiteurs et entend bien garder cette avance !

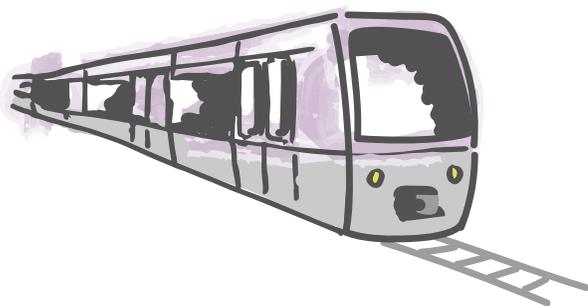
Plus généralement, le monde de la mobilité est en pleine ébullition et les solutions de mobilité disponibles aujourd'hui, testées pour demain ou rêvées

pour après-demain, se multiplient à l'envi. Le ferré n'y fait pas exception : automatisation, trains légers, nouvelles possibilités pour les petites lignes notamment grâce à la loi d'orientation des mobilités... Ce foisonnement ouvre la perspective d'un système complet et multimodal de mobilité, laissant derrière nous la vision manichéenne du XX^e siècle qui tendait à opposer transport de masse, le train, et transport individuel, l'automobile. Le XXI^e siècle verra cette frontière s'estomper.

L'automobile se rapprochera du train en évoluant vers une mobilité électrique autonome avec des caractéristiques et des besoins de pilotage système et de dialogue entre mobile et infrastructure qui sont aujourd'hui le propre du train et des transports guidés. Cela conduit *in fine* à un besoin de régulation qui est la compétence même des Autorités Organisatrices de la Mobilité et du GART.

Le train restera imbattable pour transporter rapidement un nombre important de personnes, et la voiture pour se déplacer directement d'un point à un autre de son choix, à l'heure de son choix et sans changer de moyen de transport. Mais l'avenir du train est aussi dans des mobiles plus petits, plus légers, autonomes, et pourquoi pas en « mobilité à la demande ».

Voilà deux univers qui vont se rapprocher, celui de l'auto et du rail : l'autorail a de l'avenir !



Polytechnique

Florence Laizier, Directrice de l'ingénierie de Vinci Construction

L'École Polytechnique : on aurait pu la mettre à P, mais on préfère la mettre à X. Pourquoi ce X ? Il peut être expliqué de plusieurs façons, dont les deux principales font soit référence à l'*x*, l'inconnue mathématique, du fait de la place de cette science dans l'enseignement, soit à deux canons qui se croisent, rappelant le statut militaire de l'école.

Mais si l'École Polytechnique est présente dans cet abécédaire, c'est bien pour rappeler le rôle fondamental des ingénieurs dans le développement de la mobilité durable.

Alors, inventons ici une interprétation qui rappellerait le fait que l'École Polytechnique est une école d'ingénieurs et voyons dans ce X deux I entrecroisés, en référence à deux facettes de l'Ingénierie :

- celle de l'engin, de l'« engineer », qui travaille sur les machines, les ouvrages ou les constructions, qui les fabrique et les répare ;
- celle de l'ingénieur, qui conçoit et invente des concepts, crée des solutions et déploie du génie, parfois militaire puisque l'on parle de Polytechnique.

Un regard sur l'histoire nous montrera que ces deux facettes sont rarement dissociées parmi les polytechniciens illustres ayant contribué au développement des transports. On peut par exemple citer Pierre-Michel Desroches dit Moisson-Desroches, qui travailla sur l'extraction du fer et remis en 1814 à Napoléon 1^{er} un mémoire préfigurant le futur réseau ferroviaire dont l'ouverture ne débutera que 20 ans plus tard ; Fulgence Bienvenue, qui consacra 37 ans de sa vie à l'invention et à la construction du métro parisien, de 1895 à 1932 ; ou encore Henri Ziegler, qui fut responsable du projet du Concorde à partir de 1968.

En regardant l'origine du mot Ingénierie, on constate que la racine indo-européenne « gen » signifie engendrer ou enfanter. Cette racine a également donné le mot « gens ».

Ceci suggère une question : peut-on aujourd'hui être un ingénieur génie des engins sans prendre en compte les gens ? N'y aurait-il pas une troisième facette de l'Ingénierie ?

La question fait d'autant plus sens lorsque l'on parle des transports, des infrastructures techniques et des moyens de déplacement, qui organisent l'espace mais aussi la société et influent sur notre environnement. Car les transports sont profondément liés à l'humain et la société, ce qui la fait vibrer, ce qui l'irrite, ses irrationalités, ses envies et, parfois, ses incohérences.

Ce n'est donc pas par hasard que les écoles d'ingénieurs françaises, l'X comme les autres grandes écoles, ont la spécificité et la responsabilité de former des étudiants dotés de solides bases techniques, d'un esprit scientifique, d'une capacité d'entreprendre et de créer mais également d'une ouverture au monde grâce à la philosophie, l'histoire de l'art ou encore la sociologie.

Nos ingénieurs visionnaires se sont appuyés sur la technique pour créer les transports du futur. Toutefois, ils ont vu au-delà de l'objet technique et ont su prendre en compte le fonctionnement de la société, ses facteurs d'influence et ses besoins. En bon ingénieur à la française, ils surent déployer leurs talents dans d'autres domaines. Ainsi, Henri Ziegler lança les premiers programmes de coopération européenne et fut l'un des pères d'Airbus. Fulgence Bienvenue était un directeur de travaux proche de ses collaborateurs et du terrain.

Projetés dans notre époque, imaginerait-ils des transports de demain plus rapides ou plus lents, plus individuels ou plus collectifs, plus multimodaux ou plus directs ? Utiliseraient-ils des énergies comme l'hydrogène voire la fusion ? Impossible de le savoir bien sûr mais gageons qu'ils inciteraient les ingénieurs d'aujourd'hui et de demain à explorer des pistes plus respectueuses de l'environnement et du climat, et à continuer de concevoir des solutions de transport toujours plus performantes et mieux adaptées à nos sociétés.



Génération Y

Richard Grimal, Chercheur au CEREMA, équipe ESPRIM

La littérature scientifique mentionne l'existence d'effets de génération qui permettent de rendre compte de l'évolution à long terme des comportements de mobilité (e.g. Gallez, 1994). En effet, les habitudes formées durant la jeunesse marquent les modes de vie de leur empreinte et tendent par la suite à persister tout au long de la vie des individus adultes (Bodier, 1996). C'est pourquoi les jeunes générations font généralement l'objet d'une attention particulière de la part des ingénieurs sociaux qui cherchent à façonner les comportements des futurs citoyens-consommateurs dans une direction conforme à leurs objectifs, à leur idéologie ou à leurs intérêts. Toutefois, la question de savoir si ces effets de génération existent en eux-mêmes et reflètent une évolution des mentalités ou bien traduisent plutôt une transformation structurelle des conditions de vie demeure, de même que le poids relatif des facteurs subjectifs par rapport aux contraintes objectives (de ressources, de besoins, d'environnement...) dans la genèse des comportements. En particulier, les experts du domaine de la mobilité pourraient avoir tendance à surestimer l'influence des systèmes de valeurs par une sorte de biais cognitif les amenant à projeter leurs propres idéaux sur la population.

Pour éviter de s'auto-intoxiquer avec ses propres croyances, il convient donc de revenir à l'observation des données et en particulier des tendances longues, afin d'analyser les facteurs qui influent sur l'évolution des comportements à long terme. Depuis la Seconde Guerre mondiale, l'usage de la voiture tendait à progresser continuellement d'une génération à l'autre, en lien avec les cycles de diffusion de l'automobile (motorisation des ménages puis multi-équipement), l'augmentation du taux d'activité féminine, la périurbanisation. Les signes d'un revirement dans les comportements des jeunes adultes sont toutefois apparus dans presque tous les pays occidentaux dans les cohortes nées à partir des années 1980, parfois désignées comme la « génération Y ». Cette inflexion a pris la forme d'un déclin relatif de l'auto-mobilité manifesté par un recul de la diffusion du permis de conduire, de la motorisation et de l'usage de la voiture (e.g. Kuhnimhof et al., 2013; Van den Waard et al., 2013). Certains auteurs se sont parfois essayés à établir un rapport entre ce phénomène et l'évolution des valeurs : autrefois un symbole de statut social, la voiture aurait

ainsi perdu une partie de son prestige (e.g, Delbosc et Currie, 2014), en raison notamment de la sensibilité des nouvelles générations aux questions environnementales (e.g, Hopkins, 2016). Cependant, cette thèse se trouve contredite par d'autres études pour lesquelles la voiture demeure encore un symbole social fort en même temps qu'un vecteur de liberté et un rituel de passage vers l'âge adulte (Van den Waard et al., 2013; Cornut, 2017; Delbosc et Currie, 2014). Les aspirations à conduire seraient en fait simplement contrariées par les difficultés économiques rencontrées par la jeunesse, au regard des coûts générés par la possession et l'usage d'un véhicule (Kim, 2014; Demoli, 2017; Klein et Smart, 2017). Par ailleurs, les conditions de vie des nouvelles générations tendent à évoluer en raison d'un allongement de la période de transition vers l'âge adulte (Billari et Liefbroer, 2010) ainsi que d'évolutions dans les choix résidentiels corrélées avec le phénomène de métropolisation qui se traduit par une concentration accrue des opportunités d'éducation et d'emploi dans les grandes agglomérations, où les jeunes adultes peuvent plus aisément se passer d'un véhicule (e.g, Oakil et al., 2016).

Dans le cas français qui nous intéresse plus directement ici, une analyse des enquêtes de mobilité locales « standard CEREMA » confirme également une inflexion des comportements au sein de la « génération Y », prenant la forme d'un recul de la possession et de l'usage d'un véhicule au profit des transports en commun. Cette évolution est corrélée avec la généralisation des études longues, qui diffèrent de l'entrée sur le marché du travail, ainsi qu'avec les choix de localisation des générations nées à partir des années 1970 qui tendent à se concentrer de plus en plus dans les zones densément urbanisées, en rupture avec les schémas résidentiels des générations du baby-boom (Grimal, 2020). Ces nouveaux comportements tendent désormais à perdurer au-delà de la période d'études, en lien avec le célibat prolongé des jeunes adultes, mais peut-être également en raison de la pression professionnelle et de la modération des vitesses de transport qui représentent des incitations à rechercher une meilleure qualité de vie à travers la proximité du lieu de travail et la limitation des temps de trajet. Des difficultés économiques persistantes pourraient également contribuer à expliquer pourquoi un faible niveau d'usage de la voiture persiste à un stade avancé du parcours de vie, en lien avec le chômage, des ressources financières limitées et l'augmentation du coût de la vie. À l'inverse, les données ne permettent pas vraiment d'étayer la thèse d'un changement significatif du rapport à la voiture, dans la mesure où les opinions exprimées par les jeunes adultes recueillies dans les enquêtes de mobilité locales sont très similaires à celles de leurs aînés. En particulier, l'hypothèse récurrente d'une montée en puissance des préoccupations environnementales se trouve démentie par l'analyse, un résultat qui se trouve en conformité avec la plupart des autres publications sur ce sujet (e.g, Noble, 2005; Cornut, 2017).

Observons toutefois que la situation économique ainsi que les attitudes des

nouvelles générations ne sont sans doute pas homogènes, dans une société française traversée par des fractures géographiques, sociales et symboliques, par exemple entre la France des grandes métropoles et la « France périphérique » incluant les petites villes, les villes moyennes et l'espace rural. Or, les comportements de mobilité dans les territoires peu denses demeurent à ce jour un angle mort de l'analyse en raison de la prédominance des territoires urbains moins captifs de la voiture au sein des enquêtes de mobilité locales. Une autre incertitude fondamentale demeure liée aux comportements de la génération « Z » née à partir des années 2000, qui ne commenceront à être véritablement connus que d'ici une dizaine d'années.

Références

- Billari, F., Liefbroer, A.C. (2010). Towards a new pattern of transition to adulthood ? Advances in Life Course Research, 15 (2), 59-75.
- Bodier M. (1996). La voiture: une habitude qui se prend jeune. Insee Première, 474.
- Cornut, B. (2017). Le Peak car en Ile-de-France: Etude de l'évolution de la place de l'automobile et de ses déterminants chez les franciliens depuis les années 1970. Thèse de doctorat en économie, Université Paris-Est.
- Delbosc, A., Currie, G. (2014). Using discussion forums to explore attitudes towards cars and licensing among young Australians. Transport Policy, 31, 27-34.
- Demoli, Y. (2017). Les jeunes et la voiture, un désir contrarié ? Métropolitiques, <http://www.metropolitiques.eu/Les-jeunes-et-la-voiture-un-desir-contrarie.html>
- Gallez, C. (1994). Modèles de projection à long terme de la structure du parc et du marché de l'automobile. Thèse pour le Doctorat en Sciences Economiques, Université de Paris I.
- Grimal, R. (2020). Are French millennials less car-oriented ? Literature review and empirical findings. Transportation Research Part D, 79, 102221.
- Hopkins, D. (2016). Can environmental awareness explain declining preference for car-based mobility amongst generation Y ? A qualitative examination of learn to drive behaviors. Transportation Research Part A, 94, 149-163.
- KIM – Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (2014). Not car-less, but car-later – For young adults the car is still an attractive proposition. Report.
- Klein, N.J., Smart, M.J. (2017). Millennials and car ownership: less money, fewer cars. Transport Policy, 53, 20-29.
- Kuhnimhof, T., Zumkeller, D., Chlond, B. (2013). Who are the drivers of peak car ? A decomposition of Recent Car Travel Trends for six industrialized countries. Proceedings of the 92nd annual meeting of the Transportation Research Board, Washington D.C.
- Noble, B. (2005). Why are some young people choosing not to drive ?, Proceedings of the European Transport Conference, Strasbourg.
- Oakil, A.T.M., Manting, D., Nijland, H. (2016). Determinants of car ownership among young households in the Netherlands: The role of urbanisation and demographic and economic characteristics. Journal of Transport Geography, 51, 229-235.
- Van Den Waard, J., Jorritsma, P., Immers, B. (2013). New Drivers in Mobility: What moves the Dutch in 2012 and beyond ? Transport Reviews, 33 (3), 343-359.



Yeux

Régine Charvet-Pello, Designeuse et femme de projets,
directrice générale de RCP Design Global

Etre designer¹ des mobilités urbaines pour nous, c'est d'abord regarder une ville dans les yeux... pressentir à ses détails minuscules ou ses gestes d'envergure, son histoire, sa géographie, sa culture et les gens qui l'habitent... Etre en empathie pour offrir ce qui fait ville : la mobilité, la fluidité, l'accès... pour les femmes, les hommes et leurs usages... quelle que soit la ville dans le monde. ... Et puis ouvrir le champ de notre regard pour être metteur en scène des mobilités et des vies publiques de chacun.

Nous regardons, intensément mais nous écoutons aussi. Nous cultivons l'émotion dans ce regard et cette écoute pour laisser venir à nous, designers, ceux qui pratiquent la ville au quotidien. Seulement alors nous pouvons imaginer pour eux un espace à vivre et un trait design au plus juste afin d'offrir pendant de nombreuses années le meilleur d'un transport public.

Le design d'un tramway, d'un métro, d'un bus, c'est avant tout proposer à ces usagers d'habiter et de cohabiter ce nouvel espace/temps que représente un matériel roulant pour certes s'y déplacer mais surtout pour y vivre.

Préoccupation légitime et partagée entre un réseau de transport et un territoire. Aux gens transportés, il faut offrir un service, mais aussi un système de vie collective, un espace public, un territoire et en exprimer sa culture, sa nature reconquise, celle des milieux naturels recréés.

Aujourd'hui plus que jamais dans un monde volatile, complexe, ambigu et incertain, impacté par l'inquiétude sanitaire et écologique, le designer qui conçoit un matériel roulant et son environnement doit penser à faire du bien, à faire du lien, à faire plaisir...

En un mot le design prend soin des hommes et des territoires pour offrir plus que la beauté d'une ligne agréable à regarder mais une forme de sérénité du transport au-delà des formes esthétiques qu'il produit.

Voilà c'est posé, le design réussi d'un transport est avant tout une rencontre urbaine extrêmement vivante qui dialogue au-delà de la construction du design. Donner du sens et inventer des modes de vie mobiles c'est aussi le rôle en-

dossé par le design des matériels roulants. C'est-à-dire accompagner les innovations technologiques par les innovations d'usages comme par exemple imaginer que la lumière dans le métro souterrain suit le rythme circadien de celle de la surface pour moins de stress ou bien innover pour faciliter l'ouverture des portes d'un tramway par simple effleurement et sûrement repenser les différentes assises à l'intérieur de ce même tramway pour prolonger l'espace public urbain dans le matériel roulant et offrir d'autres confort...

Pas de qualité design du résultat final sans ce regard et cette relation. Le design remplit sa mission quand il sait recréer l'évidence de la simplicité, celle qui dépasse les mots, qui s'impose sans que nous ayons besoin de comprendre, sans mode d'emploi. Il est imaginé pour tous, quelque soit son âge, sa culture et même son handicap.

Il permet au transport public d'habiter les lieux de la ville sans discours superflu. Il faut refuser d'être seulement décoratif, futile et démodable. Notre préoccupation de designer : dépasser cette facilité et nous poser la question de la vie à bord et aux abords !

Pour paraphraser Peter Brook, homme de culture « c'est de notre responsabilité de vivants de concevoir pour des vivants » pour les contemporains de notre époque, pour la ville comme un être vivant à part entière et pour laisser une trace qui prépare une ville plus juste ».

Le design du matériel roulant accompagne la ville et les modes vie de ses habitants en perpétuelle évolution. Parce que le designer invente les expériences positives pour le quotidien des gens, il porte son attention et son regard sur cette dimension humaine et identitaire.

Le design du matériel roulant est le miroir de la ville dans toutes ses composantes. Laissez vos yeux y prendre goût !

¹ Notre crédo design : allier vision, poésie, technique et compétence pour établir une relation de sens entre l'intention politique, l'imaginaire, les besoins usagers, les attentes d'exploitation et les contraintes normatives et industrielles pour un résultat optimal afin de mieux vivre la ville demain.



Zéro émission

Arnaud Leroy, Président Directeur général de l'ADEME

Conformément aux objectifs de l'Accord de Paris, pour limiter le réchauffement climatique en deçà des 2°C à la fin du siècle, il est nécessaire d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La neutralité carbone se définit par le fait de séquestrer autant de carbone que l'on en émet, de manière à stabiliser son niveau de concentration dans l'atmosphère et ainsi limiter l'augmentation de la température globale de la planète. L'atteinte de cet objectif suppose d'une part, de réduire drastiquement les émissions, qu'elles soient d'origine fossile ou issues de matière vivante et donc de viser le « zéro émission », et d'autre part, d'augmenter les puits permettant la séquestration du carbone.

L'objectif de neutralité carbone n'a donc réellement de sens qu'à l'échelle de la planète.

Aussi, les Etats se coordonnent pour atteindre la neutralité carbone en transposant l'objectif de l'Accord de Paris avec le déploiement de stratégies nationales. Car la neutralité carbone, telle que définie ci-dessus ne peut s'appliquer directement à une autre échelle qu'à celle d'un Etat (territoire infranational, entreprises, associations, collectivités, produit ou service, etc.).

Chercher à appliquer une neutralité carbone arithmétique à une autre échelle engendre en effet des biais méthodologiques et éthiques peu acceptables, en particulier en raison de :

- **La non-additionnalité des démarches :**

Pour que la démarche de neutralité carbone ait du sens, le calcul des émissions GES (gaz à effet de serre) d'une organisation doit comptabiliser ses émissions directes, c'est-à-dire les quantités de GES qui sont émises sur place (gaz naturel brûlé pour le chauffage des bâtiments ou à la consommation de carburant d'une flotte de véhicules professionnels, etc.) mais aussi ses émissions indirectes de GES qui interviennent en dehors de l'organisation ou du territoire (liées à la fabrication de biens et de services consommés ou à l'utilisation des biens et services vendus), qui représentent souvent la part prépondérante des

émissions GES totales. Il est alors impossible de cumuler les démarches des différents acteurs sans risque de double-compte.

- **L'absence d'équité entre acteurs :**

Réduire l'échelle de comptabilité des émissions mènerait à creuser les inégalités au regard des possibilités d'équilibre des émissions et des séquestrations de chacun. Par exemple, si l'objectif de neutralité carbone n'est pas mené au niveau national, un territoire qui serait recouvert d'un espace forestier important pourrait profiter de ce puits de séquestration sans avoir à mener de politique écologique ambitieuse tandis qu'un territoire sans espace forestier serait contraint de beaucoup plus d'efforts de réduction.

- **Le risque d'immobilisme :**

En cherchant à afficher leur neutralité carbone individuelle, les acteurs peuvent être tentés de se tourner vers des actions de compensation directement accessibles à moindre coût, au détriment d'une réelle stratégie de réduction de leurs propres émissions et de leur impact sur le changement climatique.

Ainsi, l'ensemble des acteurs doit s'engager pour la neutralité carbone via la mise en place de stratégies climat ambitieuses compatibles avec l'Accord de Paris et les stratégies nationales, et contribuer à cet objectif. Ils ne sont individuellement, ni ne peuvent devenir, ni se revendiquer « neutres en carbone ».

Alors comment s'engager pour la neutralité carbone lorsqu'on est une organisation, un territoire ou un citoyen ?

S'engager pour la neutralité carbone ne consiste pas à rechercher un état statique. C'est un réel challenge à relever qui va nécessiter une vision à long terme et une action régulière au fil du temps.

En premier lieu et en priorité, tout doit être mis en œuvre en priorité et au plus vite pour réduire au maximum les émissions de GES et protéger les stocks existants dans les forêts et les sols.

Réduire au maximum ses émissions, c'est adopter un mode de consommation et de vie, en cohérence avec les impacts qu'il génère. Car nous sommes citoyens mais surtout consommateurs et acteurs, en première ligne pour agir au quotidien. Un Français émet en moyenne 11 tonnes de CO₂ équivalent par an quand l'objectif de neutralité carbone nous imposerait 2 tCO₂e/an. Bien que l'écart ne puisse uniquement venir de l'action citoyenne et va nécessiter une décarbonation massive de notre système, il est possible à l'échelle individuelle de participer à l'effort.

Au niveau de l'organisation publique comme privée, il s'agira de mettre en place une stratégie climat qui vise d'une part, la réduction des émissions directes (consommation d'énergie fossile, etc.) et indirectes significatives

(transport des marchandises, déplacements des salariés, etc.), et d'autre part, l'augmentation des puits de carbone directs et indirects du patrimoine de l'organisation. C'est aussi participer à la décarbonation de notre système en proposant des produits et services bas carbone pour contribuer à diminuer les émissions produites par les autres (salariés, clients, sous-traitants, etc).

A l'échelle d'un territoire, différents leviers d'action existent en agissant sur le patrimoine de la collectivité, l'animation des acteurs économiques pour qu'ils s'intègrent dans la dynamique territoriale de réduction, l'apport de solutions aux citoyens les solutions pour réduire leur empreinte carbone.

Z

Zone

Francis Beaucire, Géographe, professeur des Universités

« La zone ». L'histoire de Paris en a conservé le souvenir. La zone *non aedificandi*, jusqu'au début des années 1920, ceinture la ville au-devant des murailles, glacis bâti de constructions éphémères et peuplé de la société des chiffonniers et de marginaux, hors la ville et souvent hors la loi. Le terme est en son sens premier, celui de ceinture. Il aura désigné primitivement chez les géographes les espaces délimités par les ceintures des parallèles, telle la fameuse zone intertropicale. La zone aura alors gagné en consistance pour nommer un espace que caractérise son contenu. La planification des sols en a fait un grand usage : de ZUP à ZAC, rejointes par ZAD, dont le sens connaît sa propre variante : de la zone d'aménagement différé à la « zone à défendre »...

Mais l'usage courant et les panneaux de signalisation routière connaissent la zone industrielle, muée en zone d'activités et en zone commerciale. Les aléas climatiques ont fait remonter en surface la zone inondable. L'évaluation des effets écologiques des grands équipements, dont les lignes à grande vitesse ou les parcs éoliens marins, pousse à rechercher les « zones de moindre impact ». Et ainsi de suite.

L'urbanisme tel que nous le connaissons s'est construit en grande partie sur

le principe du zonage, le découpage de l'espace habité pour l'affecter à des usages précis, aux origines dans le but d'instaurer la salubrité urbaine par la séparation des fonctions : l'habitat, l'industrie. Habiter, travailler, consommer, et pour cela circuler : le transport public est l'indispensable interconnecteur du zonage urbain, le moteur du doigt de gant et du chapelet de centres au sein des « couronnes », autre dérivée lexicale des ceintures.

Le retour de principes de mélange des fonctions urbaines (et des groupes sociaux), une fois les villes désindustrialisées, porte un coup à la panoplie des zones au profit de la notion de mixité. La diversité et l'intensité des interactions, surtout quand la voiture s'en mêle (s'emmêle), justifie néanmoins la persistance... des zones bleues, puis celle des zones 30 et de rencontre.

Le transport public n'aura pas échappé à son propre usage du mot, au cœur d'un abîme de réflexions toujours renouvelées : la zone tarifaire. Si le vocabulaire de l'urbanisme avait nourri la zone de multiples contenus, il lui avait fait perdre sa forme de « ceinture autour de ». Le transport public la lui rend avec sa tarification zonale dans son sens redevenu premier, en auréoles concentriques autour de la ville-centre. Modèle dominant dans les agglomérations dont la vie de relation gravite autour d'un fort centre unique hérité aux multiples fonctions, point focal polarisant sa zone d'attraction.

D'autres modèles de partition de l'espace urbanisé ont vu le jour lorsque l'emprise géographique de l'agglomération est modeste, l'heure de déplacement définissant alors une « zone temporelle » à laquelle on n'a pas trouvé de nom particulier. Mais on sait plus généralement que la durée est une mesure de l'espace, que la zone découle de l'accessibilité, de A à Z en somme.

Un autre modèle non zonal convient aux régions urbaines polycentriques au sein desquelles le centre historique n'exerce pas une attraction quasiment exclusive sur son aire d'influence. Découpé en nid d'abeille, ce zonage ne repose plus sur la distance (au centre), mais sur la proximité (à une collection de centres répartis dans ce qu'il faut appeler région urbaine). Ce modèle rhénan aurait peut-être un sens dans les plus grandes de nos agglomérations, soulevant la question de la pérennité du « zonage zonal », si l'on peut dire. A moins que la gratuité ne finisse pas effacer tout zonage tarifaire, après diverses offres « dézonantes » à l'occasion de périodes, d'événements ou de publics particuliers.

Si la morphologie urbaine – multipolaire – jointe aux considérations sociales – gratuité – placent peut-être la tarification par zones concentriques sur la voie de la retraite, de son côté l'impératif écologique, qui associe le carbone à la préservation des espèces, agrandit la tribu des Z : bienvenue à « zéro émissions nettes » et à « zéro artificialisation nette ». ZUP et ZAC accueillent ZEN et ZAN, sorte de... yin et yang des nouveaux principes de l'aménagement du territoire.



Remerciements

Nous tenons ici à remercier l'ensemble des auteurs qui ont bien voulu participer à la création de cet ouvrage, les administrateurs du GART, les membres de l'équipe permanente et nos partenaires.

Bios

Nathalie Appéré,

Présidente de Rennes Métropole et maire de Rennes depuis 2014.

Pierre-Yves Appert, Adjoint à la directrice de la mission innovation, numérique et territoires, DGITM, ingénieur des ponts, anciens DGS du Syndicat des Transports de Caen.

Fanny Arav,

Economiste et urbaniste, membre du Conseil Economique Social et Environnemental (UNSA), représentante UNSA au conseil d'administration de SNCF Réseau, membre du Conseil scientifique du GART.

Jacques Auxiette,

Président de la Région des Pays de la Loire (2004-15), maire de la Roche-sur-Yon (1977-2004), président du GART (1989-2001).

Brigitte Bariol,

Déléguée générale de la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme).

Claire Baritaud,

Directrice de la mission innovation, numérique et territoires à la DGITM en charge de la préfiguration de l'Agence de l'innovation pour les transports.

Francis Beaucire,

Géographe, professeur des Universités, et directeur de la revue Transports urbains/mobilités, réseaux, territoires.

Stéphane Beaudet,

Vice-Président de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, maire d'Evry-Courcouronnes, président de l'Association des Maires d'Île-de-France, vice-président du GART.

Bruno Bernard,

Président de la Métropole de Lyon, président du Sytral, 1^{er} Vice-président du GART, ingénieur de formation, créateur d'une entreprise de désamiantage.

Pascal Berteaud,

Polytechnicien et ingénieur des Ponts, des Eaux et des Forêts, directeur général du CEREMA.

Nicole Bonnefoy,

Sénatrice, présidente de l'Anateep.

Franck Burbage,

Inspecteur général de l'éducation, du sport et de la recherche, doyen du Groupe de philosophie, auteur de « Philosophie du Développement durable ».

Dominique Bussereau,

Ministre (2002-10), président du Département des Charentes-Maritimes (2008-21), président de l'ADF (2015-21) et député (1993-2002 et 2010-17).

Sandra Cambournac,

Elle est, depuis 2021, la directrice du Bureau de Normalisation des Transports, des Routes et de leurs Aménagements (BNTRA) - CEREMA.

Jean Castex,

Premier ministre français, depuis juillet 2020, maire de Prades (2008-20), président de Conflent-Canigó (2015-20), élu des Pyrénées-Orientales (2012-20).

Nelly Chanaud,

Directrice commerciale d'Agiltech.

Régine Charvet Pello,

Designeuse des mobilités, depuis 35 ans, au service des villes et leurs objets pour inventer les expériences positives des quotidiens des gens qui y vivent.

Marie Chéron,

Responsable Mobilité à la Fondation Nicolas Hulot et membre du Conseil scientifique du GART.

Franck Claeys,

Délégué adjoint de France urbaine notamment en charge des questions de finances locales. Il est par ailleurs chargé de cours à l'Université Paris I - Sorbonne.

Fabienne Couapel-Sauret,

Conseillère régionale de la Réunion (2010-21), PDG de la SPL MARAINA, administratrice du GART (2010-21) et vice-présidente aux Outre-Mer (2020-21) au GART.

Yves Crozet,

Economiste, professeur à Sciences-Po Lyon et à l'Université de Lyon 2, président du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) de 1997 à 2007.

Laetitia Dablanc,

Directrice de Recherche à l'Université Gustave Eiffel, responsable du Pôle marchandises au GART (2000-04), membre du Conseil scientifique du GART.

Gilles Dansart,

Journaliste, fondateur de Mobilettes et spécialiste du transport ferroviaire.

Marie-Ange Debon,

Présidente de l'UTP depuis le 17 juin 2021, Présidente du directoire de Keolis depuis août 2020.

Carole Delga,

Présidente de la Région Occitanie / Midi-Pyrénées depuis 2015 et présidente de Régions de France depuis juillet 2021.

Karima Delli,

Députée européenne, présidente de la Commission Transports au Parlement Européen, conseillère régionale des Hauts-de-France.

Michel Destot,

Ingénieur de formation, député de l'Isère (1988-2017), maire de Grenoble (1995-2014), président du GART (2001-08) et de l'AMGVF (2008-14).

Jean-Baptiste Djebbari,

Ministre chargé des Transports auprès de la ministre de la Transition écologique. Député de la Haute-Vienne en 2017, il est nommé au Gouvernement en 2019. Pilote de ligne diplômé de l'École nationale de l'aviation civile.

Marlène Dolveck,

Directrice générale de SNCF Gares & Connexions depuis 2020, présidente du Conseil de surveillance d'AREP et membre du COMEX du groupe SNCF.

Antoine Dupin,

Elu à Meudon et à GPSO, trésorier du GART depuis 2020, a travaillé à la SNCF, à la RATP et à la SGP, auteur d'une histoire du bus et du métro parisien.

Philippe Duron,

Co-Président de TDIE, président de l'IHEDATE, président de la Basse-Normandie (2004-08), député du Calvados (1997-2002 et 2007-17), maire de Caen (2008-14).

François Durovray,

Président du département de l'Essonne, administrateur d'Île-de-France Mobilités, président de la CODATU.

Bruno Faivre d'Arcier,

Ingénieur économiste, professeur émérite en urbanisme, chercheur au LAET, spécialiste de l'évaluation des politiques locales de déplacements.

Jean-Pierre Farandou,

Président-Directeur général de la SNCF, président de Keolis (2014-17) et président de l'UTP (2014-17).

Anne Faure,

Urbaniste, présidente de l'Association RUE DE L'AVENIR, fondatrice d'ARCH'URBA dont elle a dirigé les études et les recherches de 1980 à 2013.

Gérard Feldzer,

Ingénieur des transports, pilote de ligne, membre du Conseil scientifique du GART, président de Carwatt, journaliste, ancien élu régional.

Jean-Michel Gadrat,

Président du GART (1983-89), président de la STGA et AGIR (1980-89), président Forum Services Mobiles sans Contact (2000-05).

Isabelle Gally,

Conseillère Sûreté auprès du DGITM (juillet 2019 - juillet 2021), a notamment exercé au sein de la DGUHC, la DGCL, l'ANTAI et la DGITM.

Stella Gass,

Ingénieure territoriale, directrice de la Fédération Nationale des SCoT, directrice de cabinet du Conseil général du Bas-Rhin (2015-2017).

Bruno Gazeau,

Président de la FNAUT depuis 2015. A exercé plusieurs fonctions dans les transports, notamment en tant que délégué général de l'UTP.

Hélène Geoffroy,

Vice-Présidente de la Métropole de Lyon, membre du Comité syndical du SYTRAL, maire de Vaulx-en-Velin (69), vice-présidente de Ville & Banlieue, secrétaire d'Etat à la Ville (2016-17).

Anne Gérard,

Vice-présidente mobilités du Grand Poitiers (2014-20), conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine (2015-20), administratrice et vice-présidente du GART (2014-20), présidente du GIE Objectif Transport Public (2019-21)

Alain Gest,

Président d'Amiens Métropole, adjoint au maire d'Amiens, président du département de la Somme (2001-04), député (2012-17), administrateur du GART.

Christine Giraudon-Charrier,

Juriste de droit public de formation, directrice Développement d'activités et Etudes de LPA (Lyon Parc Auto). A exercé à la ville de Lyon et au SYTRAL.

Jacqueline Gourault,

Ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, vice-présidente du Sénat de 2014 à 2017.

Richard Grimal,

Chercheur au sein de l'équipe ESPRIM du CEREMA, dédiée à l'analyse des routines de mobilités et de leurs perturbations.

Carole Guéchi,

Déléguée ministérielle à l'Accessibilité, directrice Accessibilité et Voyageurs Handicapés à la SNCF (2015-21), chef du Service Economie au Parisien (2008-12).

Thierry Guimbaud,

Directeur de Voies Navigables de France, expert des transports qui, de l'aérien aux mobilités du quotidien, a dirigé plusieurs services de transport.

Frédéric Héran,

Économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille. Ses recherches portent sur ville durable et mobilité, membre du Conseil scientifique du GART.

Anne-Marie Idrac,

Haute Responsable pour le développement des véhicules autonomes, secrétaire d'Etat (1995-97 /2008-10), présidente de la SNCF (2002-06), présidente de la RATP (2006-08).

Grégory Kalfèche,

Professeur des universités en droit public, Institut Maurice Hauriou (IMH) Université Toulouse 1, membre du Conseil scientifique du GART.

Vincent Kaufmann,

Professeur associé à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, vice-doyen à la faculté ENAC, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine, directeur scientifique du Forum Vies Mobiles, membre du Conseil scientifique du GART.

Frédéric Lahitte,

Directeur général IVECO France Cars et Bus France depuis mai 2021.

Florence Laizier,

Après 17 ans passés à la RATP (MoA, directrice lignes 6 et 1, développement et appels d'offres), elle travaille aujourd'hui comme directrice de l'ingénierie chez Vinci Construction.

Florence Lasserre,

Députée des Pyrénées-Atlantiques depuis 2017, élue au Syndicat des Mobilités du Pays Basque-Adour, administratrice du GART.

Jean-Michel Lattes,

Président de TISSÉO, vice-président de Toulouse Métropole, adjoint au maire de Toulouse, maitre de Conférences en droit Privé à l'Université de Toulouse 1, vice-président du GART.

Sonia Lavadinho,

Anthropologue urbaine et géographe, fondatrice de Bfluid, chercheuse à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, l'Université de Genève et l'ENS de Lyon, membre du Conseil scientifique du GART.

Guy Le Bras,

Directeur général du GART. Ancien conseiller ministériel, ancien directeur de la Technopole de Laval, ancien directeur de cabinet du Maire de Laval.

Charles-Eric Lemaignan,

Vice-Président d'Orléans Métropole qu'il a présidée de 2001 à 2017, adjoint au maire d'Orléans, 2^{ème} vice-président du GART et secrétaire national de l'AdCF qu'il a présidée de 2014 à 2017.

Arnaud Leroy,

PDG de l'ADEME depuis 2018, député de 2012 à 2017. Diplômé en droit maritime il a travaillé à l'Agence européenne de sécurité maritime.

Jean-Jacques Lumeau,

1^{er} Vice-Président de la Carène Saint-Nazaire Agglomération en charge des mobilités, conseiller municipal de Saint Nazaire, président de la STRAN, vice-président du GART.

Eric Lux,

Directeur de la Mobilité de 2009 à juillet 2021 au Grand Chambéry où il est à ce jour directeur de l'urbanisme et du développement local.

Caroline Maleplate,

Députée GNV à la Direction du développement de GRDF (2019-21), directrice générale adjointe de la RIVP depuis juillet 2021.

Bruno Marzloff,

Sociologue, président de La Fabrique des Mobilités, fondateur de Chronos cabinet d'études sociologiques et de conseil.

Marie-Hélène Massot,

Professeure des universités à l'École d'Urbanisme de Paris - Université Paris Est Créteil - et de l'École des Ponts - Paris Tech.

Frédéric Mazzela,

Président fondateur de BlablaCar, membre du Conseil d'administration de Polytechnique.

Jean-Paul Médioni,

Fondateur d'Ubitransport avec des solutions innovantes pour le transport public. Il porte la stratégie et le développement de la scale-up.

François Meyer,

Délégué général de Fer de France depuis 2017, polytechnicien, ancien directeur des achats RFF, directeur territorial SNCF-Réseau.

Sophie Mourlon,

Avant d'être directrice de l'énergie, elle a occupé diverses fonctions au ministère de l'environnement et dans des institutions indépendantes.

Yohan Nedelec,

Vice-Président de Brest métropole en charge des mobilités, adjoint au Maire de Brest, administrateur du GART.

Louis Nègre,

Président du GART, président délégué de la Métropole de Nice, maire de Cagnes-sur-Mer, co-président de TDIE, ancien Sénateur des Alpes-Maritimes.

Marc Papinutti,

Directeur général de la DGITM depuis 2019, directeur de cabinet de la ministre des transports (2017-19), directeur général de VNF (2010-17).

Daniel Pfeiffer,

Directeur général de la DGITM depuis 2019, directeur de cabinet de la ministre des transports (2017-19), directeur général de VNF (2010-17).

Marie-Laure Phinéra-Orth,

Première femme sénatrice de la Guyane depuis septembre 2020 après avoir été maire de Cayenne pendant dix ans.

Catherine Pila,

Elue de la Métropole Aix-Marseille-Provence, présidente de la Régie des Transports Métropolitains depuis 2019 et d'AGIR Transport depuis janvier 2021.

Catherine Pilon,

Secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, urbaniste, élue locale à Montreuil (2001-20), membre du Conseil scientifique du GART.

Nicolas Portier,

Délégué général de l'AdCF depuis 2004, enseignant à Sciences-Po depuis 2005, conseiller à la DATAR (1997-2003).

François Rage,

Président du SMTC de l'agglomération clermontoise, 1^{er} vice-président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Courmon-d'Auvergne, vice-président du GART.

Olivier Ranson,

Dessinateur de bande dessinée et caricaturiste de presse (le Parisien, le Coq des Bruyères, l'Arche...).

Roland Ries,

Président du GART (2008-14), maire de Strasbourg et président de la CTS (2008-20), président de Cités Unies France (2014-20), sénateur du Bas-Rhin (2004-14).

Sophie Rodolphe,

Directrice du service Déplacements et Transports à Rodez-Agglomération.

Johanna Roland,

Présidente de Nantes Métropole et maire de Nantes depuis 2014, présidente de France urbaine depuis septembre 2020.

Bernard Roman,

Président de l'Autorité de Régulation des Transports, député (1997-2016), 1^{er} vice-président de la Région Nord-Pas-de-Calais (2004-12).

Françoise Rossignol,

1^{ère} Vice-Présidente mobilités-transports, grands projets de la Communauté urbaine d'Arras, maire de Dainville depuis 2008, vice-présidente du GART.

Jean-Pierre Roume,

Elu d'Aurillac (1998-2020) et vice-président aux transports de 2014 à 2020 à la Communauté d'agglomération, président de la SPL STABUS, vice-président du GART en charge du club des partenaires (2014-2020), membre du conseil scientifique du GART

Alain Sauvart,

Directeur de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST).

Gilles Savary,

Délégué général des Territoires de Progrès, député de la Gironde (2012-17), député européen (1989-2009).

Louis Schweitzer,

Président de la Fondation Nationale des Sciences politiques, président de la HALDE (2005-18), président de Renault (1992-2005).

Christine Seguinou,

Conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine, vice-présidente du GART en charge de la transition énergétique.

Olivier Sicot,

Vice-Président de Nevers Agglomération en charge des Mobilités, maire de Varennes-Vauzelles.

Bernard Soulage,

Président du Conseil scientifique du GART, 1^{er} vice-président du Conseil régional de Rhône-Alpes (2004-10), député européen en 2009.

Brigitte Soulyary,

Présidente de la Fédération Française de Randonnée depuis novembre 2021, médecin, originaire des Hauts-de-France.

Cédric Szabo,

Directeur de l'Association des Maires Ruraux de France, directeur de cabinet au Conseil général de Haute-Saône (2008-2010).

Philippe Tabarot,

Sénateur des Alpes-Maritimes depuis 2020, vice-président des Transports à la Région Sud (2014-20), administrateur de l'AFITF, administrateur du GART (2015-21).

Alain Thirion,

Préfet, directeur général de la Sécurité civile et de la gestion des crises au ministère de l'Intérieur.

Camille Thomé,

Directrice de Vélo et Territoires, membre du Conseil scientifique du GART.

Jean-Paul Tran-Thiet,

Avocat en droit européen, concurrence et régulations (énergie, transports, services financiers), ancien membre du Cabinet du vice-président de la Commission européenne et conseiller du Premier ministre, membre du Conseil scientifique du GART.

Pierre Veltz,

Urbaniste, sociologue et économiste, président du Conseil scientifique de l'lhedate.

Administrateurs du GART depuis 1981

Administrateurs du GART depuis 1981

AFFILÉ Bertrand (Depuis 2015)	BRANCOUR Roch (Depuis 2017)	COUTANT Françoise (2010-2016)	GAILLARD Claude (1984-1986 et 2001-2003)
ALBOUY-GUIDICELLI Jean-Marie (2008-2014 et 2017-2020)	BRETON Jacques (1984-1986)	COUTELLE Catherine (1995-2001)	GARCIA Laurent (2015-2020)
ANCELY Fernand (1981-1984)	BURCKEL Jean-Claude (1981-1984)	COUZIGOU Michel (Depuis 2020)	GARZON Pierre (Depuis 2015)
ANTONINI Jean-Claude (2003-2008)	BURCKEL Jean-Marie (1995-1999)	CROST Guy (2012-2014)	GAYSSOT Jean-Claude (2003-2014)
ARNOLD Patricia (Depuis 2020)	BUSSEREAU Dominique (1999-2002 et 2011-2021)	CUVILLIER Frédéric (Depuis 2020)	GERARD Anne (Depuis 2014)
ASSANTE Robert (2014-2017)	CANIVET Bruno (2001-2008)	DARMANIN Gérald (2014-2017)	GERMAIN Jean (2003-2008)
AUXIETTE Jacques (1989-2003, Président 1989-2001)	CARON Bernard (1995-1999)	DASSIER Bernard (1995-2001)	GERVAIS André (2008-2017)
BAFAU Serge (2014-2020)	CARREIRAS Joël (2011-2014)	DASSONVILLE Pierre (1982-1984)	GEST Alain (Depuis 2020)
BANGOOU Jacques (2017-2020)	CASANOVA Corinne (2014-2020)	DAVISSÉ Daniel (2008-2011)	GIBELIN Jean-Luc (Depuis 2016)
BAUDOUX Bernard (1989-2008)	CATHERINE Arnaud (Depuis 2020)	DELAVEAU Daniel (1995-2011)	GIORDAN François (1981-1984)
BAUPIN Denis (2003-2008)	CELLE Paul (2008-2014)	DENIAUD Yves (1999-2001)	GIRARDIN Olivier (Depuis 2020)
BEAUD Josiane (2017-2020)	CHARRIER Bernard (2003-2008)	DESCOURS Charles (1989-1999)	GODARD Serge (2003-2014)
BEAUDET Stéphane (Depuis 2008)	CHATELAIN Pierre (1993-1995)	DESTOT Michel (2001-2011, Président 2001-2008)	GOULARD François (2008-2011)
BECHE Guy (1988-1989)	CHAUSSET Gérard (2008-2014)	DETHIER André (1981-2001)	GRASS François (2016-2020)
BELLEGARDE Daniel (Depuis 2017)	CHESNARD Alain (1991-2001)	DHERSIN Franck (Depuis 2018)	GRIESBECK Nathalie (2001-2003)
BENZI Jean-Marc (2008-2014)	CHEVALIER Jacques (2003-2008)	DUFOUR-TONINI Anne-Lise (2014-2017)	GRIMALDI Roland (1986-1989)
BERCAULT Florian (Depuis 2020)	CHIFFRE Emile (1995-2008)	DUPIN Antoine (Depuis 2020)	GROS Dominique (2014-2020)
BERNARD Bruno (Depuis 2020)	CHOMAT M. (1982-1984)	DUPRAT Christophe (2014-2017)	GUERINEAU Jean-Michel (Depuis 2020)
BERNARD Jean-Jacques (2014-2020)	CHONE Charles (1995-2001)	DUVAL Yvette (2001-2003)	GUILLEMOT Annie (2016-2017)
BIESSY Gilbert (1982-1984)	CLEMENT Yves (2003-2008)	ETONNO Lucie (Depuis 2020)	GUILLOIN Yves (1984-1992)
BLANC Pierre (2008-2011)	COLAS Maria (Depuis 2020)	FALCONNÉT Thierry (2017-2020)	GUIRAUD Pierre (1992-1995)
BLUM Roland (2018-2020)	COLOMBANI Louis (1981-1995)	FERRIEUX François (2012-2015)	HAENEL Hubert (1999-2001 et 2003-2008)
BOCKEL Jean-Marie (1995-2008)	COPPEY Stéphane (2008-2009)	FEUGERE Serge (1984-2001)	HATZIG Patrick (Depuis 2020)
BOHL Jean-Luc (2003-2008)	CORAJOURD Jean-Louis (1984-1999)	FOUSSERET Jean-Louis (2008-2014)	HAUSHERR M. (1981-1982)
BOISSIERAS Jacques (1981-1995)	CORNANO Audry (2008-2014)	FRACHEBOIS Georges (1981-1984)	HAZAN Adeline (2008-2011)
BONTEMPS Gilles (2014-2016)	CORTADE Alain (2008-2014)	FRANCOIS Luc (Depuis 2020)	HERTH Antoine (2011-2014)
BOSIO Raoul (1984-1993)	COSSERAT François (1982-1989)	FRECENON Béatrice (2011-2014)	HUNAUULT Michel (2001-2003)
BOURDOULEIX Gilles (2008-2011)	COUAPEL-SAURET Fabienne (Depuis 2011)	FRECHE Julie (Depuis 2020)	JACQUET Jean-Louis (1995-2003)
BOUZERDA Fouziya (2017-2020)	COUEDOU M. (1981-1982)	GADRAT Jean-Michel (1981-1989, Président 1983-1989)	JOUBERT Michel (2009-2011)

Administrateurs du GART depuis 1981

JOUHIER Guy (2011-2014)
 JOURDANA Henri (1984-1989)
 JOYAU Nicolas (Depuis 2020)
 JULLEMIER Denis (2003-2014)
 KELLER Fabienne (1999-2001 et
 2004-2008)
 KERDRAON Ronan (2014-2020)
 KRATTINGER Yves (2009-2012 et
 2014-2017)
 LACROUTE Valérie (Depuis 2014)
 LAGARDE Jean (1981-1995,
 Président 1981-1983)
 LAHELLEC Gérard (2016-2020)
 LAMANT Jean-Claude (1995-1999)
 LAPAIRE Jean-Pierre (1995-2001)
 LASSERRE Florence (Depuis 2014)
 LATTES Jean-Michel (2014-2015
 et depuis 2020)
 LAURENT Yves (1989-1991)
 LECOINTE Alain (Depuis 2020)
 LE-LOCHE Annick (2003-2008)
 LEMAIGNEN Charles-Eric (Depuis 2008)
 LEMONNIER Luc (2014-2018)
 LEPELTIER Serge (2009-2014)
 LEPETIT Annick (2008-2011)
 LEROY Denis (2011-2014)
 LOMBARD Maurice (1982-2001)
 LOURY Jean-Noël (2003-2016)
 LUMEAU Jean-Jacques (Depuis 2018)
 MAHE Albert (2001-2008)
 MAISONNET Jean (1992-1995)
 MAITRE Florian (Depuis 2020)

MALBRANCO Jean-François (2001-2014)
 MARTIN Hugues (1995-2001)
 MARTIN Sébastien (2014-2020)
 MARTINERIE Jean-Paul (2008-2020)
 MARTINY André (1986-1995)
 MATHIEU Pierre (2008-2016)
 MEARY Nicolas (2016-2020)
 MEHEL Lucien (1982-1984)
 MERY Serge (2001-2009)
 MOINDJIE Mohammed (2017-2020)
 MONGABURU Yann (Depuis 2014)
 MONLEAU Dominique (2001-2004)
 MORIN André (1984-1989)
 MORIN Serge (1984-2008)
 MORIN-MOUCHENOTTE Sylvie
 (2003-2008)
 MOUDENC Jean-Luc (2003-2008)
 MOUTON Jean-Louis (1989-1995)
 NABAJOTH Alix (Depuis 2020)
 NAJDOVSKI Christophe (2014-2020)
 NEDELEC Yohann (Depuis 2020)
 NEGRE Louis (Depuis 2001)
 NEUGNOT Michel (Depuis 2016)
 NEVEU Frédéric (2014-2018)
 NICOLIN Yves (Depuis 2020)
 NICOLLET Eric (Depuis 2020)
 NIEDERKORN Dominique (2001-2008)
 NORMAND Jean (1984-1995)
 PARRA Christian (2001-2014)
 PEYROUX Philippe (2008-2014)
 PHILIP Christian (1995-2008)

Administrateurs du GART depuis 1981

PIGEON Michel (2002-2003)
 PLACÉ Jean-Vincent (2009-2012)
 PLANCADE Jean-Pierre (2001-2003)
 PLANCKE Dominique (1999-2009)
 PLISSONNIER Karine (Depuis 2020)
 PONCOT M. (1986-1988)
 PONS Henri (Depuis 2020)
 QUIQUET Eric (2009-2014)
 RAGE François (Depuis 2016)
 RAMBAUD Denis (2008-2020)
 RETIERE Jean-François (2011-2014)
 RIES Roland (1995-2001 / 2008-2020
 et Président 2008-2014)
 RIGAUD Jean (1989-1995)
 RIGAUT Jean-Luc (2011-2020)
 RIVALTA Bernard (2008-2015)
 RIVEL Jean-Jacques (1989-1995)
 ROCCA-SERRA Jacques (1995-2008)
 ROGER M. (1981-1982)
 ROSSIGNOL Françoise (Depuis 2014)
 ROUBAUD Jean-Marc (2001-2002 et
 2014-2017)
 ROUME Jean-Pierre (2014-2020)
 ROYER M. (1981-1982)
 SCHNEITER Jean-Louis (1995-2008)
 SEGUINAU Christine (Depuis 2017)
 SENE Serge (1995-2001)
 SERNE Pierre (Depuis 2012)
 SERRUS Jean-Pierre (2017-2018)
 SOLIGNAC-LECOMTE François
 (1981-1984)

SOULAGE Bernard (2003-2016)
 TABAROT Philippe (Depuis 2017)
 TERRIER M. (1981-1984)
 TEULIE Marc (1995-2001)
 THIBERVILLE Marc (2011-2015)
 THIERY Thérèse (2008-2014)
 THIOILLIERE Michel (2001-2003)
 TRUPIN Guy (1995-2001)
 VARLET Olivier (1981-1982 et 1989-1992)
 VERLHAC M. (1981-1982)
 VEVE Eric (2011-2014)
 VIGNOT Anne (Depuis 2020)

Nos partenaires



Cet ouvrage est édité à l'occasion du 40^{ème} anniversaire du GART

Edition Septembre 2021

Directeur de la publication : Guy Le Bras - directeur général du GART
Rédacteur en chef : Alexandre Magny - secrétaire général du GART

Louis Nègre, président du GART, remercie les membres de l'équipe permanente qui ont participé à la rédaction de cet ouvrage :
Nancy Arthozoul, Karima Carbonnier, Valérie Charpentier, Benoît Chauvin,
Romain Cipolla, Florence Dujardin, Céline Forne, Laurette Guenin,
Mouloud Houacine, Benjamin Marcus, Mounia Moudjed et Aurélie Sené.

Conception graphique : Yvan Guglielmetti
Illustrations : Barbara Sabaté

Les auteurs des textes publiés dans cet ouvrage engagent leur seule responsabilité et leurs libres pensées intellectuelles et/ou philosophiques qui ne peuvent en aucun cas être imputées au GART.

Achevé d'imprimé CHIRAT +
logo imprim' vert