

Le débat : la gratuité des Transports Collectifs Urbains ?

La gratuité totale des TCU est une question complexe, et l'objet de débats quelquefois passionnés. Nous avons demandé leur avis à des élus, des experts, des chercheurs, des transporteurs... À vous de vous faire votre idée !

La Rédaction : quelle est votre opinion sur l'instauration de la gratuité (pour les usagers) des transports collectifs urbains ?

Francis Beaucire, Professeur à l'Université Paris 1

Que dire ? Est-ce que l'on réclame la gratuité de l'eau, de l'électricité, du gaz, de la cantine scolaire, de la télévision, des représentations de l'orchestre symphonique de Lyon, de l'essence pour la voiture... ? Il me paraît juste que l'utilisateur d'un service, et son bénéficiaire direct, prenne à sa charge une partie du coût de production, dans la mesure où l'ensemble des contribuables, usagers ou non-usagers, en financent solidairement une autre partie, souvent dominante. Question d'équité, probablement, même si la répartition entre contributeurs peut faire l'objet de débat. La répartition, pas le principe. Ensuite, la différenciation tarifaire entre usagers peut être appliquée de façon à mettre en oeuvre une politique sociale.

Bruno Bourg-Broc, Député maire de Châlons-en-Champagne Président de la Fédération des Maires des Villes Moyennes

De nombreux réseaux de transports publics de villes moyennes ont été précurseurs en décidant d'instaurer la gratuité totale de leurs lignes (Aubagne, Bar-le-Duc, Castres, Compiègne, Colomiers, Issoudun, Gap, Châteauroux, Vitry...). Ces démarches s'inscrivent le plus souvent dans des actions prévues dans un PDU ou PDA « volontaire », puisque non obligatoire dans ces réseaux.

Le passage à la gratuité totale est le plus souvent facilité par la faiblesse des recettes billetterie de ces réseaux et l'allègement des coûts de structure induits (contrôles, billetterie, points de ventes...).

Cette mesure vise à inciter la population à adopter un comportement écocitoyen et permet aussi de réduire les émissions polluantes. Le « revers » de la gratuité peut être de contraindre l'AOTU à renforcer rapidement son offre de transports ou encore de dégrader le niveau de service en cas d'incivilités.

Bruno Cordier, Directeur de ADETEC (Bureau d'Études en Transports et Déplacements)

Il est indéniable que la gratuité dope la fréquentation d'un réseau. Mais elle ne peut pas à elle seule tenir lieu de politique de transport. A budget équivalent, il vaut souvent mieux augmenter l'offre (fréquences, amplitude horaire, etc.), améliorer la qualité du service (ponctualité, vitesse commerciale...) et/ou développer la tarification sociale.

On peut toutefois se poser la question de la légitimité de faire payer l'utilisateur des transports collectifs, alors que les coûts des autres modes de déplacement sont, pour l'essentiel, pris en charge par la collectivité (et donc par l'impôt) et peu ou pas par leurs usagers.



Esther Dubois, *Directrice de la prospective / Mobilité / Transports à la Communauté de Clichy-Montfermeil*

La gratuité pour moi n'a pas de sens ! La valeur du déplacement, le transport doit être pris comme une ressource et non comme un coût, une ressource pour le développement du bien être de la ville, du territoire, qui implique une attitude responsable. C'est un « échange fluide », un gisement de relations et de services pluriels qu'il s'agit de faire émerger, de valoriser en système d'échanges sociaux. Il n'est donc pas seulement une valeur « monétaire », mais une valeur ajoutée sociale : créatrice de relations, de connections, de liens, de choix, de communautés, de nouvelles richesses partagées. La mobilité devrait donc pouvoir révéler une communauté d'usage. Il s'agit de fonder de nouvelles valeurs, des systèmes de « monnaies complémentaires », permettant la création de communautés, d'individus mobiles, usagers-acteurs.

Pierre-Henri Emangard, *Maître de Conférence à l'Université du Havre*

Je suis contre la gratuité car la gratuité crée l'illusion qu'il peut exister des biens ou des services qui n'ont pas de coût et peuvent être consommés sans limite. Elle dévalorise l'image du transport public et la valeur du service rendu, elle peut conduire à subventionner des catégories sociales qui ont des revenus largement supérieurs à la moyenne et va à l'encontre de l'objectif de faire prendre conscience que la mobilité à l'avenir devra être payée à son coût social réel compte tenu des externalités négatives qu'elle génère.

Bruno Faivre D'Arcier, *Professeur au Laboratoire d'Économie des Transports*

Des TC gratuits, pour quoi faire ?

1. social : la tarification sociale calée sur le Quotient Familial permet d'ajuster les prix selon les ressources (plus équitable)
2. environnement : si la gratuité permet de faire en TC des trajets courts que l'on faisait avant à pied, où est le gain environnemental ?
3. congestion : l'automobiliste qui paie déjà 300 € / mois pour sa voiture ne la quittera pas parce que les TC sont gratuits
4. consommation : qui ira au travail 6 fois par jour parce que les TC sont gratuits ?
5. politique publique : quel arbitrage entre le contribuable et l'utilisateur ?
6. valeur : tout service a un coût ; le rendre gratuit le dévalorise
7. financement : les entreprises paient près de la moitié du coût des TC, les villes ont de moins en moins de ressources disponibles
8. coût : s'il y a hausse de la clientèle, il faudra plus de bus : qui va payer ?
9. choix modal : attirer des automobilistes se fera par la qualité et l'importance du service offert
10. long terme : quels impacts sur le développement de localisations résidentielles ou d'activités en périphérie ?

Daniel Fontaine, *Maire d'Aubagne, vice-président aux transports de la Communauté d'agglomération*

La gratuité des transports publics sur le territoire de l'agglomération est une immense réussite populaire dont on va fêter le premier anniversaire dans quelques semaines. Cette réponse politique, parfaitement viable financièrement, favorise la création de liens entre les citoyens, ceux du Pays d'Aubagne et de l'étoile en particulier, en faisant des transports un espace public où liberté et égalité se conjuguent harmonieusement. Dans cette dimension, le développement soutenable est parfaitement compris des usagers puisqu'il ne s'accompagne d'aucune discrimination, d'aucune contrainte nouvelle.

Bruno Gazeau, *Délégué général de l'UTP (Union des Transports Publics)*

L'UTP considère que la gratuité des transports publics doit relever de la politique de tarification sociale des AOTU, comme énoncé dans sa position sur la tarification, parue en octobre 2007. Ainsi, la gratuité doit être considérée comme une aide sociale pour les populations les plus démunies. À ce titre, l'UTP s'interroge sur la pertinence de financer une politique sociale sur le budget transport des collectivités locales.

Vincent Kaufmann, *Professeur à l'EPFL (École Polytechnique Fédérale de Lausanne)*

La gratuité des transports publics urbains n'a pas de sens, pour 3 raisons essentielles : ça ne permet pas d'attirer des usagers automobilistes, cela incite des piétons à utiliser les transports en commun, et enfin, la gratuité contribue à accroître le coût des transports en commun pour les pouvoirs publics.

Yvette Lartigau, *Directrice des Transports au Conseil général des Alpes Maritimes et à la Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur*

La gratuité n'existe pas, elle est toujours payée par quelqu'un. De plus elle ne correspond pas à la demande des clients, la demande numéro 1 des clients est d'augmenter toujours l'offre en quantité, en qualité et en amplitude. Mettre en œuvre la gratuité nécessite de dégager des ressources nouvelles pour la financer, dans ce cas on ferait mieux de s'interroger pour savoir si ces ressources ne seraient pas plus utiles pour augmenter l'offre et la qualité de service et ainsi privilégier des clients plutôt que des usagers.

Jacques Lesne, Adjoint au sous-directeur des Services Ferroviaires et des Déplacements Urbains du MEEDDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer)

Je suis défavorable au principe de gratuité universelle, dans l'attente de réponse aux deux questions (au moins...) que me pose la gratuité :

- pour qui (pourquoi) ?
- qui paie ?

Si l'objectif est de permettre l'accès des plus démunis aux services publics, est-ce que la mise en place de tarifications « sociales » adaptées (jusqu'à la gratuité dans certains cas) ne suffit-elle pas (dès lors que sont identifiés le montant des compensations et les collectivités ou les organismes qui les assument) ?

Si l'objectif est d'inciter le plus grand nombre à utiliser les transports publics, pourquoi ne pas envisager de faire payer plus l'utilisation des modes de transport dont on veut diminuer l'usage ? Comment sera financé le développement d'une offre dont l'exploitation est structurellement déficitaire ?

Marc Le Tourneur, Directeur Général de TaM (Transports de l'Agglomération de Montpellier)

La gratuité va priver les transports en commun de ressources indispensables pour leur développement. C'est pour moi la première raison de ma franche hostilité. Alors que les enjeux majeurs des décennies à venir sont de sortir à terme de la « prison » de la voiture individuelle à énergie fossile, on débat sur la diminution des ressources à affecter aux TC ! Rajoutons, en cerise sur le gâteau, qu'un bien gratuit est en général moins respecté et on aura fait le tour de la question.

Dominique Meyer, Maire-Adjoint chargé des Transports à Gap

Inciter les citoyens à prendre les transports en commun c'est participer à une dynamique locale de développement durable pour réduire le recours la voiture particulière. La tarification sociale déjà très importante à GAP (+ de 80 % de gratuits) a permis de franchir le pas de la gratuité totale sans conséquences financières trop importantes pour la collectivité. Toutefois, l'autorité organisatrice doit prévoir les moyens de renfort suffisants pour répondre à la demande nouvelle et satisfaire les attentes des quartiers non ou insuffisamment desservis.

Dominique Mignot, Directeur scientifique adjoint de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)

La gratuité totale des transports collectifs urbains ne se justifie ni pour des raisons sociales ni pour des raisons environnementales. La gratuité est tout-à-fait pertinente pour les personnes en difficulté financière. Pour les autres usagers, il n'y a aucune raison de priver le réseau des ressources provenant de personnes qui par ailleurs n'hésitent pas à dépenser beaucoup pour leur voiture. En matière de report sur les transports collectifs, la gratuité n'a que peu d'impact et il est beaucoup plus efficace de jouer sur la qualité de l'offre, notamment le temps de déplacement, et les restrictions d'usage de la voiture.

Roland Ries, Sénateur Maire de Strasbourg, Président du Gart

Je suis réservé quant à la généralisation de la gratuité des transports publics pour trois raisons. Premièrement, l'utilisateur ne participe que très partiellement aux coûts de fonctionnement du service. Dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint, la gratuité entraînerait une hausse des dépenses intenable pour les collectivités publiques.

Deuxièmement, la plupart des réseaux sont proches de la saturation et ne pourraient pas absorber aujourd'hui une hausse massive de la fréquentation. Il nous faut d'abord investir dans des infrastructures qui permettent des temps de parcours performants car les choix modaux se font avant tout, sur ce critère. Enfin, plus généralement, est-il opportun de laisser supposer que le transport public ne coûte pas très cher en rendant son accès gratuit ? Plutôt que la gratuité totale, je préfère que l'on adapte les tarifs aux capacités contributives des usagers pour permettre aux plus modestes de l'utiliser.

Jean-Louis Séhier, Directeur de la mobilité à Lille Métropole Communauté Urbaine

La gratuité des transports publics n'existe pas, la vraie question est de savoir qui paie : l'usager ou le contribuable ? On peut rappeler qu'en France, aujourd'hui, l'usager du transport urbain paie souvent moins de 30 % du coût de fonctionnement.

Jean Sivardière, Président de la FNAUT

La gratuité encouragerait l'étalement urbain et priverait de moyens financiers le système de transports au moment où les recettes fiscales des collectivités diminuent. Dès lors que des tarifications adaptées sont offertes aux ménages à faibles revenus, la gratuité n'est qu'un thème de discours électoraliste et irresponsable : ce qui intéresse les usagers, c'est la fiabilité, la fréquence, le confort et un meilleur maillage du territoire.

**Si cette tribune vous interpelle, faites-nous connaître votre réaction,
Contact : Certu - michelle.simon@developpement-durable.gouv.fr**

Ville de LILLE : Plan vélo

Pour atteindre 10 % de part modale en vélo en 2020 contre 2 % en 2006, la ville de Lille mène une politique volontariste pour développer son usage. La moitié des déplacements quotidiens effectués entre Lille intra-muros et le reste de la Métropole font moins de 5 kilomètres, distante pertinente pour le vélo.

Les principaux projets prévus pour cette année concernent : des aménagements, du stationnement vélo, des services dédiés au vélo et de la communication.

- Au niveau de l'aménagement : la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 existantes ou en projet pour être en cohérence avec le décret de juillet 2008,
- Au niveau du stationnement :
 - pour la courte durée : installation de 400 arceaux, création d'un parking sécurisé réalisé par la SNCF et mise en service d'un vélopôle. Un concours à designers a été lancé pour un projet d'un abri à vélo sécurisé et fermé réalisé avec des éco-matériaux.
 - pour la longue durée : étude opérationnelle en cours pour transformer 10 premiers locaux en garages à vélos destinés aux résidents des quartiers denses, création d'une subvention pour la mise en place de locaux dans les immeubles existants privés.
- Au niveau des services : à l'étude le vélo en libre service et la verbalisation des infractions sur les nouveaux aménagements.
- Au niveau de la communication : journées de sensibilisation à l'intention des cyclistes et automobilistes, des bailleurs sociaux et syndics de copropriété, cartographie des aménagements et campagne d'information sur le vol de vélos.

■ *Contact : Vinciane Faber - Conseillère Municipale déléguée Plan Vélo, Code de la Rue - 03 20 49 57 11*

Mesures de la qualité de l'air dans le métro de LILLE

Du 14 janvier au 29 mars 2010, l'association régionale Atmo Nord-Pas-de-Calais a étudié la qualité de l'air dans les stations du métro lillois pour le compte de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) et en partenariat avec Transpole, exploitant du réseau de transports en commun.

- Ces mesures entrent dans le cadre du plan pluriannuel de la surveillance de la qualité de l'air et répondent à la circulaire du 30 juin 2003 relatif à la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines. Cette campagne, qui est la 3^e du genre depuis 2007, a pour objectifs :
- de surveiller la qualité de l'air en station ;

- d'évaluer l'exposition individuelle des 300 000 voyageurs quotidiens aux polluants atmosphériques ;
- d'identifier les sources des éventuels polluants ;
- de définir une stratégie de réduction des émissions.

Des analyseurs de dioxyde d'azote et de soufre, de monoxyde d'azote et de carbone et des préleveurs de poussières (issues du freinage, de l'usure des rames et des motrices diesel circulant la nuit pour la maintenance) ont été ainsi installés sur les quais et dans les halls et les tunnels des deux stations les plus fréquentées (Gare de Lille Flandres et République Beaux-Arts).

Les résultats seront connus en juin 2010. Il faut noter que les deux précédentes mesures n'avaient rien révélé d'anormal.

■ *Contact : RP Carrées - Vincent Lavandier*
vincent.lavandier@rp-carrees.com

BAHNVILLE 2, ou comment favoriser un urbanisme « ferroviaire »

Le projet franco allemand Bahn.ville a permis d'étudier, entre 2001 et 2004, les conditions d'une meilleure intégration des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire, à partir d'une démarche comparative des deux pays.

Il s'est poursuivi par une recherche-action, visant à promouvoir un urbanisme orienté vers le rail. Inscrit dans le programme de coopération franco-allemande DEUFRAKO, et soutenu en France par le PREDIT, le projet Bahn.ville 2 s'est donné comme site d'expérimentation français la région stéphanoise. En partenariat avec un grand nombre d'acteurs locaux intéressés à la démarche (Région, Agglomération de Saint-Étienne, État, Établissement Public d'aménagement, Établissement public foncier), différentes études thématiques conduites par une équipe projet composée de l'INRETS, du CETE de Lyon et de l'Agence d'Urbanisme stéphanoise EPURES, ont été menées entre 2007 et 2009.

Fin 2009, un séminaire technique de clôture, à Saint-Étienne, a permis de présenter les principaux enseignements du projet français, sur des sujets aussi divers que : comment créer de la ville à partir des gares ? comment faire des pôles d'échange des lieux de vie ? comment intégrer les déplacements dans les projets de renouvellement urbain ? comment amener de nouveaux usagers vers le train ? comment améliorer l'accessibilité piétonne vers les gares ?

L'ensemble des synthèses est disponible en ligne sur le site www.bahn-ville2.fr.

Mi-2010, un nouveau séminaire tirera les enseignements de l'ensemble du projet franco-allemand au niveau scientifique.

■ **Contact : Cete de Lyon**

Géraldine Biau - 04 74 27 51 71

geraldine.biau@developpement-durable.gouv.fr

Emmanuel Perrin - 04 72 14 31 68

emmanuel.perrin@developpement-durable.gouv.fr

Bientôt, une radio d'information multimodale sur l'aire métropolitaine lyonnaise ?

Le SYTRAL, le Département du Rhône, la Région Rhône-Alpes, la Communauté urbaine de Lyon et les sociétés autoroutières APRR et ASF souhaitent mettre en place une radio dédiée à la mobilité sur l'aire urbaine lyonnaise et sa périphérie.

Le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) prévoit de lancer en 2010 un appel d'offres attribuant les fréquences pour une nouvelle période de 5 ans. Dans ce cadre, les deux radios autoroutières titulaires de la fréquence 107.7, filiales respectives des sociétés autoroutières, ont proposé au CSA de se retirer de l'aire urbaine lyonnaise, libérant ainsi cette fréquence, au profit potentiel d'une radio d'information multimodale pour le compte de l'ensemble des partenaires (sous réserve que le CSA ajoute la fréquence 107,7 à la liste d'appel à candidature).

La mise en œuvre du projet nécessite la définition du cadre dans lequel chaque participant fournira des informations pour alimenter les programmes d'information. Il faudra également mettre en place les financements nécessaires, tant en investissement initial (évalué en première approximation à 400 K€) qu'en fonctionnement (estimé à 1 100 K€ par an.). Ces dépenses seraient alors réparties entre l'ensemble des partenaires et l'État, avec un apport possible de recettes publicitaires ou d'autres partenariats.

■ **Contact : SYTRAL - Elodie Billard - 04 26 68 57 38**

billard@sytral.fr

Une PGD pour l'agglomération de BOURG EN BRESSE

Si les PDU sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ce n'est pas le cas dans les agglomération plus petites. Néanmoins, Bourg-en-Bresse Agglomération (70 000 habitants) a souhaité s'engager dans une démarche volontariste en matière de déplacements en réalisant une PGD (Politique Globale de Déplacements) démarche de type PDU, adaptée aux villes moyennes.

Appuyé sur une enquête ménages-déplacements (EDVM) réalisée sur le bassin de vie de 39 communes, un large travail partenarial a été engagé avec l'ensemble

des acteurs locaux de la planification urbaine et des déplacements (AOT, syndicats de SCOT, communes, exploitant urbain).

Les principaux objectifs qui se sont dégagés de ce travail sont de :

- favoriser la cohérence entre développement urbain et système de déplacements ;
- maîtriser la croissance des trafics automobiles, et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre ;
- inciter à un transfert modal vers les modes alternatifs ;
- développer l'intermodalité ;
- sécuriser les déplacements tous modes.

Pour répondre à ces objectifs, la Politique Globale de Déplacements a défini deux axes fédérateurs et quatre objectifs stratégiques à l'horizon 2020, autour desquels s'articule un programme de 39 actions. L'ensemble de ces actions a été approuvé en 2009 par le conseil communautaire de l'agglomération. Une des premières mesures a consisté à recruter une chargée de mission pour en suivre la mise en œuvre.

Le programme d'actions de la PGD est téléchargeable sur : www.agglo-bourgenbresse.fr

■ **Contact : Bourg en Bresse Agglomération**

Marjorie Champier - 04 74 24 18 88

marjorie.champier@agglo-bourgenbresse.fr

Rapport d'enquête publique défavorable à la rocade nord de GRENOBLE

La commission d'enquête vient de rendre un avis défavorable au caractère d'utilité publique du projet de rocade Nord de Grenoble. Un avis négatif pour un dossier de cette importance est extrêmement rare.

Porté par le Conseil Général de l'Isère, et prévu pour achever le contournement autoroutier de l'agglomération grenobloise, ce projet de rocade fait 6,1 km de long. Il doit relier l'autoroute A41 à l'est à l'autoroute A480 au nord ouest, avec 4,6 km couverts (ou en tunnel sous la Bastille). Les travaux devaient débuter mi-2011 pour une mise en service fin 2014 (pour plus de renseignements, voir le site www.rocade-nord.fr).

La rocade nord constituait un maillon du concept multimodal de transport, sur lequel s'appuyait le PDU grenoblois annulé l'an dernier. Sa réalisation devait s'articuler avec plusieurs opérations de requalification urbaine et de développement urbain, la réorganisation des circulations routières dans la zone centrale, et des extensions du réseau de tramway.

Les élus veulent maintenant se donner le temps de la réflexion.

Le futur tramway d'AUBAGNE sur de bons rails



Proposition majeure pour les municipales de 2008, l'idée de réaliser un tramway sur Aubagne est en train de se concrétiser, portée par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (12 communes et 101 000 habitants). Après un premier semestre 2009 consacré aux études préliminaires s'est déroulée la phase de concertation préalable au quatrième trimestre 2009. Le bilan de cette concertation a confirmé la faisabilité du projet et validé les données techniques et financières.

Le projet de TCSP s'orienterait vers un mode tramway. Son tracé principal, d'environ 7 km, irait de la limite ouest de l'agglomération d'Aubagne (la Penne sur Huveaune), traverserait le centre-ville d'Aubagne jusqu'à la zone d'activités des Paluds. Il emprunterait ainsi l'ancienne nationale 8, qui constituait le tracé de l'ancienne ligne 40 de tramway, reliant Marseille à Aubagne jusqu'en 1958. Plusieurs variantes sont aussi proposées.

Le coût a été estimé à 16 millions d'euros du kilomètre, financé en partie par les recettes supplémentaires issues de la hausse du versement transport (de 1,05 à 1,80 %). Le plan de financement prévoit 15 % d'auto-financement, 20 % de subventions diverses (État, région, département, Europe) et 65 % d'emprunt remboursés par le Versement Transport.

Les prochaines étapes sont la poursuite des études (avant-projet, impact) et des démarches administratives en 2010 et 2011. L'objectif est de lancer l'enquête publique conjointe liant toutes les procédures et la consultation des entreprises fin 2011-début 2012. Les travaux sont prévus pour 2012 et 2013, avec une mise en service en 2014.

Ce projet de tramway s'articule avec le projet de réouverture de la «Voie de Valdonne». Il s'agit de réhabiliter l'ancienne voie de chemin de fer qui reliait Aubagne à la Barque-Fuveau sur le secteur Aubagne-La Bouilladisse (14 km, 5 communes desservies), en réalisant un transport collectif sur site propre à l'échéance 2014.

■ Contact : **Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile** - Françoise Verna
francoise.verna@agglo-paysdaubagne.fr

Les PDE notés à Rennes Métropole

En 2006, le Conseil en Mobilité de Rennes Métropole crée le «Label Déplacement Durable», destiné aux établissements souhaitant s'engager dans une démarche PDE. Ce Label s'articule autour de sept thématiques «Transport en commun», «Vélos», «Covoiturage», «Communication», «Organisation», «Stationnement», «Déplacements professionnels»; un critère défini pour chacune devant être respecté. En fonction du résultat, Rennes Métropole attribue un classement aux PDE allant de A à G.

L'obtention de la note optimale, c'est-à-dire le «Label A», permet avant tout à l'entreprise d'être valorisée, mais aussi l'attribution aux salariés d'une réduction supplémentaire de 10 % sur le coût des abonnements du réseau de transports en commun urbains.

Actuellement, 101 établissements (52 700 salariés) sont concernés par la démarche : de la sensibilisation à la labellisation. Parmi eux, 8 sont labellisés A (8 500 salariés); le dernier étant l'entreprise Orange (septembre 2009), qui représente le plus gros effectif (4 200 salariés) sur le territoire.

Les labellisations sont souvent organisées au cours de la Semaine de la Mobilité, ce qui permet de les inscrire dans un cadre plus général et de leur donner une meilleure visibilité.

Des évolutions du label sont envisagées suite à l'évaluation du programme d'accompagnement des PDE de Rennes Métropole conduite en 2009 pour que celui-ci participe encore davantage à la dynamique mobilité durable au sein des entreprises. Par ailleurs, le critère «Transports en commun» étant devenu obsolète (obligation au premier avril 2009 de la prise en charge à hauteur de 50 % des abonnements TC par l'employeur) il sera revu cette année.

■ Contact : **Rennes Métropole** - Marion Steunou, Maryline Hamon - 02 99 86 62 48
m.hamon@agglo-rennesmetropole.fr
m.steunou@agglo-rennesmetropole.fr

VIALSACE : un site pour se déplacer en Alsace

Depuis le 1^{er} février le portail www.vialsace.eu propose une aide pour tous les déplacements sur le périmètre de la région Alsace (dans un avenir plus ou moins proche au-delà de la frontière).

Source d'information complète sur l'offre de transport afin que l'utilisateur puisse préparer son déplacement avec tous les réseaux de transports publics urbains et interurbains de la région Alsace. En associant les différents modes de déplacements et en proposant, pour chaque itinéraire, les trajets les plus rapides et les plus performants en terme de correspondances.

Ce site est l'aboutissement d'une démarche entreprise par toutes les autorités organisatrices qui gèrent les 10 réseaux de transports publics. Il permet la gestion des déplacements avec les modes doux : marche à pied et vélo. Il diffuse tous les renseignements concernant chaque réseau (horaires, tarification, trajets,) au travers d'une carte interactive. Il informe également sur la nature des perturbations rencontrées sur les réseaux (arrêts non desservis ou déplacés pour cause de travaux, remplacements de trains par des cars, déviations de lignes,...).

À terme, ce site informera l'utilisateur sur les conditions de circulation en temps réel.

■ Contact : www.vialsace.eu

Premier bilan de la mise en place du ticket à 1€ sur NICE CÔTE D'AZUR

Le Conseil Général et l'ensemble des réseaux urbains ont mis en place une baisse tarifaire, à partir du 1^{er} janvier 2008, permettant de se déplacer au prix unique d'1€ sur l'ensemble du département (pour des raisons techniques, la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur a démarré cette opération, à partir du 6 février 2008, en réduisant le prix du ticket de 1€ 30 à 1€). Aujourd'hui, quel que soit le réseau utilisé, urbain ou départemental, le prix d'un trajet revient à 1€, à la fois en interne au réseau mais également entre 2 réseaux de transport.

Cette politique tarifaire s'inscrit dans le cadre d'une série d'actions lancées depuis 2005. Cette dynamique favorable s'est accélérée avec l'ouverture fin 2007 de la 1^{re} ligne de tramway, la présentation en octobre 2009 d'un plan global de transports sur Nice Côte d'Azur à l'horizon 2020, la mise en place d'une direction des transports unique pour le conseil Général et la Communauté Urbaine, et la fusion en novembre 2009 des réseaux de transports collectifs de Nice Côte d'Azur et du Conseil Général, aboutissant à la création d'un réseau unique « lignes d'Azur ».

Côté bilan, le pari est une réussite : la mise en place du tramway et l'attractivité d'une tarification simple à 1€ ont permis une augmentation sensible de la fréquentation du réseau (+ 35 % par rapport à 2007).

Afin de répondre à cette demande croissante des usagers, l'offre sur le réseau de bus a été augmentée de 18 %, avec la mise en place d'une offre le week-end sur toutes les lignes et le renfort de toutes les lignes impor-

tantes de l'agglomération. Augmentation quantitative mais aussi qualitative : amélioration de l'information dans les bus et aux arrêts, mise en place d'une politique qualité en liaison avec les délégataires.

Cette politique a entraîné peu de pertes de recettes, du fait de la hausse de la fréquentation, mais les dépenses liées au surcroît d'offre ont fortement augmenté.

■ Contact : **Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur et Conseil Général 06** - Yvette Lartigau
yvette.lartigau@nicedazur.org
ylartigau@cg06.fr

L'avis des usagers de REAL, le réseau express de transport en commun sur le BASSIN DE VIE LYONNAIS

Début 2005, l'ensemble des autorités organisatrices de transport de l'aire métropolitaine lyonnaise, et leurs partenaires ferroviaires SNCF et RFF, se sont réunis pour constituer un véritable réseau intermodal de transport à l'échelle de ce bassin de vie de 2,5 millions d'habitants, dénommé REAL (pour « Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise »).

Cadencement des lignes TER, jalonnement des gares, aménagement et sécurisation des parkings, développement de l'information multimodale, création de navettes de rabattement, coordination de l'offre des réseaux urbains et interurbains, déploiement de la billettique régionale : les actions mises en œuvre sur les 12 axes de l'étoile ferroviaire lyonnaise ont été nombreuses et diversifiées.

Qu'en disent les usagers ? C'est ce qu'apporte l'enquête menée par la Région Rhône-Alpes, au bout de 4 ans de fonctionnement :

14 % seulement des utilisateurs du TER sont monomodaux, tous les autres utilisent le train en combinaison avec un ou plusieurs modes de transport, ce qui confirme l'importance d'une action des collectivités sur la chaîne intermodale. 50 % utilisent ainsi une voiture avant ou après le train, dont la moitié comme conducteurs. La densité du réseau favorise la pratique des transports en commun : on constate 60 % d'accès en TC aux gares lyonnaises contre 18 % ailleurs.

L'impact de REAL est significatif, même si seulement 2/3 des projets prévus dans le cadre de REAL sont en place : 36 % des enquêtés réalisaient leur déplacement auparavant par un mode de transport individuel, 25 % des usagers trouvent que les correspondances entre TC se sont améliorées, 25 % les accès aux gares. Les clients de REAL apprécient particulièrement la carte Oûra (billettique intermodale), les plans de correspondance entre les différents modes de transport, et la vente des titres urbains dans les gares.

■ Contact : **Région Rhône-Alpes** - Sylvie Lanvin
04 72 59 52 78 - slanvin@rhonealpes.fr

Première version française de la lettre électronique d'EPOMM*

Le projet européen EPOMM-PLUS prévoit la migration progressive de l'ensemble des outils d'EPOMM vers du multilingue. La première étape est maintenant effective avec la diffusion de la lettre électronique en français et en allemand, en sus de la version historique anglaise.

À l'honneur pour cette première version, la présentation d'ECOMM 2010 : Conférence Européenne sur le Management de la Mobilité qui se déroulera du 5 au 7 mai à Graz en Autriche.

Pour retrouver cette lettre chaque mois dans votre boîte électronique, abonnez-vous ici :

<http://www.epomm.org/newsletter.phtml?lan=fr>

* plateforme européenne sur le management de la mobilité

■ Contact : **Certu** - Muriel Mariotto
muriel.mariotto@developpement-durable.gouv.fr



■ POITOU-CHARENTES ■
Pôle national déplacements

Formation CNFPT La Rochelle

Les aspects juridiques du transport public de voyageurs, du 3 au 7 mai à La Rochelle

Aménagement des points d'arrêt, du 17 au 20 mai à Alençon

Évaluer le rapport coût/efficacité d'un réseau de transport collectif urbain, du 17 au 20 mai à La Rochelle

Tramway ou busway : quel TCSP en milieu urbain ?, du 25 au 27 mai à Nantes

Bilan des politiques de gratuité et de tarification unique, du 25 au 28 mai à La Rochelle

Optimisation d'un réseau de transport collectif urbain, du 1^{er} au 4 juin à La Rochelle

Les aspects techniques du transport public de voyageurs, liés au matériel, du 14 au 18 juin à La Rochelle

Le stationnement, levier du choix modal, du 21 au 25 juin à La Rochelle

Journée d'information et d'échanges « L'ouverture à la concurrence des dessertes ferroviaires régionales », le 24 juin à Paris

Conception et mise en place d'un BHNS, du 28 juin au 2 juillet à La Rochelle

Cadre général du transport public urbain, du 28 juin au 2 juillet à La Rochelle

Optimisation d'un réseau de transport collectif non urbain, du 5 au 8 juillet à La Rochelle

■ En savoir plus :

<http://www.poitoucharentes.cnfpt.fr>

(Pôle de compétence « Transports » > historique et programmation)

Contact : **CNFPT La Rochelle** - 05 46 50 53 52

Sandrine Outreman - sandrine.outreman@cnfpt.fr



La formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Points d'arrêt : la mise en œuvre de la sécurité et leur prise en compte dans une politique d'urbanisme, Alençon, les 4 et 5 mai

Modélisation de l'interaction « transport-usage des sols » : évaluer les effets indirects de la mise en service d'une infrastructure de transport, les 4 et 5 mai

Grenelle : la relance des PDU : élaborer, suivre, réadapter, du 5 au 7 mai

Cycle TCSP - Module 4 : conduire un projet de transport collectif urbain & ferroviaire périurbain ; approche méthodologique, les 18 et 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public : élaboration et mise en œuvre, les 18 et 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

Conception des accès des voies rapides urbaines (VRU.A) et dispositions de l'ICTAVRU, le 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

Mettre en œuvre un système d'information multimodale, le 26 mai

La signalisation horizontale : actualité réglementaire, mise en application et produits, les 26 et 27 mai

Aménager les traverses de petites agglomérations : enjeux, responsabilités, méthodologie et dispositifs, du 26 au 28 mai

Le projet de transport au risque de la concertation et du débat public, les 1^{er} et 2 juin

Massy : comment conduire des projets ferroviaires complexes sous maîtrise d'ouvrage multiple, le 2 juin

■ Contact : **ENPC** - Louisa Belkalem

01 44 58 27 13 - louisa.belkalem@mail.enpc.fr



Appel à communication : congrès ATEC-ITS FRANCE 2011

Le prochain congrès ATEC-ITS France est organisé le 2 et 3 février 2011 au palais des congrès de Versailles sur le thème :

Transports, Environnement, circulation, quels partenariats, quels services ?

L'appel à communication sera mis en ligne à partir du 15 avril sur le site de l'association ATEC-ITS France : www.atec-itsfrance.net

Les résumés des propositions de communications seront demandés **pour le 15 juin**.

Dossier d'ANNECY pour les JO d'hiver 2018

Comme ses concurrentes Munich et PyeongChang, Annecy a déposé mi-mars son dossier de «requérence» auprès du CIO, comme candidate française aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2018 (rapport en ligne sur le site www.annecy2018.com).

Ce dossier, qui répond au strict cahier des charges imposé par le CIO, est une étape importante dans la procédure de candidature. C'est sur cette base que le CIO désignera en juillet prochain les villes aptes à accéder au rang de «villes candidates».

Les transports constituent un volet important du projet annecien. On notera l'annonce de l'accélération d'investissements ferroviaires pour les Jeux, en particulier le doublement de la ligne à voie unique Annecy Saint-Gervais.

Le dossier de candidature sera ensuite à remettre en janvier 2011, pour une décision finale attendue en juillet 2011.



Le stationnement des véhicules électriques : où sont les potentiels aujourd'hui ?

L'Enquête Nationale Transport Déplacements (ENTD) 2007-2008* apporte, comme les enquêtes ménages déplacements, un regard sur les pratiques de stationnement des ménages.

À l'heure où la voiture électrique apparaît comme une possibilité dans la mobilité de demain, les questions de recharge des batteries et de stationnement sont liées et centrales dans le débat. À travers deux données, l'ENTD permet d'y voir plus clair sur les usages potentiels des véhicules électriques.

De la situation actuelle, il ressort que :

- à Paris et au centre des pôles urbains des grandes agglomérations, 1 ménage motorisé sur 2 dispose d'au moins une place de stationnement privée (liée au logement). Cette proportion augmente en dehors des pôles urbains denses où 3/4 des ménages motorisés ont accès à une aire de stationnement privative.
- 1/3 des ménages motorisés de Paris et de sa banlieue et du centre des grandes agglomérations ont accès à une place de stationnement dotée d'une prise électrique à proximité. Cette proportion est nettement plus élevée dans les territoires moins denses où plus de 2/3 des ménages motorisés ont cette possibilité.

Le potentiel d'usage de la voiture électrique, sans recours à des investissements majeurs, apparaît donc plus en zone rurale et périurbaine que dans les centres urbains denses. D'autant que sur ces territoires moins denses, près d'un ménage sur deux est multimotorisé : une des voitures du ménage est généralement dédiée à des trajets quotidiens courts, ce qui correspond au segment de marché visé par la voiture électrique.

Dans l'hypothèse où, au contraire, l'objectif serait de favoriser fortement l'utilisation des véhicules électriques dans les secteurs urbains denses, il faudrait envisager l'aménagement de places publiques de stationnement de sorte à permettre les recharges. Au cœur du débat, il s'agira alors de déterminer si ce sont les parcs ou la voirie qui sont le plus appropriés, sachant que les temps de recharge, l'occupation des places, les considérations de sécurité, de gestion des consommations, etc. seront à prendre en compte.

■ Contact : **Certu**

daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

damien.verry@developpement-durable.gouv.fr

* L'ENTD est réalisée conjointement par l'Insee, l'Inrets et le MEDDM - Résultats dans « Insee Première » (août 2009) sur www.insee.fr (rubrique publications et services)

10 ans d'observation des déplacements dans la région stéphanoise

En place depuis plus de dix ans, l'observatoire de la région stéphanoise vient de faire l'objet d'un rapport de synthèse couvrant la période 2000/2010 pour l'ensemble des données suivies, avec mise en perspective de leurs évolutions. En recensant en parallèle, pour chaque thématique, l'ensemble des faits marquants qui ont marqué la période, il constitue un centre de ressources reconnu pour tout ce qui concerne les déplacements dans le Sud Loire.

■ Pour tous renseignements complémentaires, contact : **EPURES** - Guillaume Triollier - 04 77 92 87 92
gtriollier@epures.com

www.bhns.fr

Retrouvez les dernières informations sur les BHNS sur les sites dédiés hébergés par le CERTU

- de nouvelles monographies en France (Metz, Maubeuge, Nancy, Lille...) et à l'étranger (Castellon, Jönköping, Hamburg,...)
- les présentations réalisées par les AOTU dans le cadre du groupe de travail BHNS France
- une fiche sur les domaines de pertinence Tramway / BHNS
- des communications dans des colloques français et étrangers.

www.bhls.eu

Taxi, ce métier méconnu

Histoire des fiacres et des taxis

Ouvrage (183 pages) d'Alain Estival

Au travers de ce livre, l'auteur nous fait découvrir un métier aussi familier que méconnu qui a traversé l'histoire des villes et des campagnes, sans pour autant se réduire à une simple réglementation. Aujourd'hui le métier est multiple, diversifié. Il remplit un rôle social en milieu rural, est un lien d'accueil dans les agglomérations moyennes...

L'auteur raconte comment, depuis les fiacres jusqu'au protocole d'accord signé en mai 2008, le taxi poursuit sa course à travers les âges.

■ Pour commander l'ouvrage : www.artisan-taxi.com
Prix : 16 €

Deux roues motorisées

Série de fiches publiées par le Certu

Ces fiches sont destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité.

■ En téléchargement gratuit sur : www.certu.fr/catalogue

Parution d'un coffret de 2 DVD : Des ronds-points à l'échelle de l'habitant

DVD réalisés par Yan Le Gal, en collaboration avec CIRCAM et Onde et Image



Le DVD1 fait la synthèse de la formation dispensée au CNFPT Bretagne par l'équipe de Yan Le Gal depuis 1995. Elle concerne la conception de giratoires de petite taille, en site urbain, à l'échelle de l'habitant.

Le DVD2 présente 20 exemples filmés et commentés de réalisations montrant la fécondité de la méthode proposée. Ils ont été filmés pour la plupart dans l'Agglomération Nantaise qui met ces méthodes en pratique depuis près de 30 ans.

■ Contact commande : **SF1 Audiopro** - 02 40 29 16 84
ondesrd@wanadoo.fr

Prix : 120 € le coffret des 2 DVD

Nouveaux regards sur les transports publics

Ouvrage (135 pages) publié par TRANSDEV

Des experts et spécialistes de la mobilité expliquent comment les transports publics, en pleine évolution, vont transformer nos modes de vie. Cet ouvrage révèle toute la complexité de l'organisation des transports publics en décrivant notamment des métiers souvent méconnus. Il identifie et décrypte sept tendances prospectives pour l'avenir des transports publics, de l'organisation des territoires et des relations humaines (droit à la mobilité, transport collectif « sur mesure », retour des modes doux, importance de l'information...). Il est illustré de nombreuses photos d'œuvres d'artistes contemporains qui se sont appropriés les transports publics comme sujet de création.

■ Des extraits du livre, que l'on peut feuilleter en ligne, et les informations pour se le procurer gratuitement sont accessibles sur : www.transdev.eu

Colloque « La ville en toute sécurité : mobilité et aménagement urbain »

Les actes du colloque du 2 décembre 2009 sont téléchargeables sur :

■ www.certu.fr (> Sécurité et circulation routières > Politiques locales de sécurité routière > Expériences étrangères en sécurité routière)

14 avril 2010**Normalisation et développement des ITS**

Journée technique organisée à Paris par ATEC ITS France, en partenariat avec le GART.

■ *Contact :*

atec.secretariat@wanadoo.fr
www.atec-itsfrance.net

23 avril 2010**12^e journée d'Étude de la FUBicy****« Le vélo, un moteur économique »**

Organisée à Strasbourg par la FUBicy et son association locale, le CADR67.

■ *En savoir plus :* www.fubicy.org

5 au 7 mai 2010**ECOMM 2010****Management de la mobilité : revisiter les infrastructures et leurs usages**

Conférence européenne organisée par EPOMM à Graz en Autriche.

■ *Inscriptions :*

http://www.ecomm2010.eu/index.php?Main_ID=2281

19 mai 2010**L'accessibilité, le développement durable et sa gouvernance**

Colloque organisé à Paris par le GART et l'APF (Association des Paralysés de France).

■ *Contact :* Gart - Anne-Marie Frédéric annemarie.frederic@gart.org

19 mai 2010**« La ville à 30, une ville à vivre »**

Colloque organisé par l'association Rue de l'Avenir à Montreuil. La journée se déroulera autour de 4 séquences : une ville plus sûre, une ville plus agréable, une ville de la mobilité apaisée, un projet politique.

■ *En savoir plus :*

www.ruedelavenir.com
Contact : denis.moreau11@wanadoo.fr

20 mai 2010**Rencontre du « Club déplacements transports du Grand Sud - Ouest »
Thème : les pôles d'échanges**

Organisée à Bordeaux (cité administrative) par le Cete du Sud - Ouest.

■ *Contacts :*

Julien Philipot - 05 62 25 93 60
Martine Marcel - 05 62 25 97 70

3 juin 2010**Une voirie pour tous
Les déplacements scolaires**

Rencontre - débat organisée à Rennes par le Cete de l'Ouest en collaboration avec le CNFPT, le CIPF, l'ADSTD, l'AITF, l'ATTCF, l'URCAUE et les agences d'urbanisme.

■ *En savoir plus :*

www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr

7 juin 2010**Application du règlement sur les Obligations de Service Public (OSP)**

Colloque organisé à Paris par l'UTP et l'UITP, au programme : bilan des six premiers mois ? Impact sur le transport urbain et ferroviaire dans les différents pays d'Europe ? Conséquence sur les relations contractuelles entre l'autorité organisatrice et l'opérateur ?

■ *En savoir plus :* www.utp.fr

Contact : lae@utp.fr

8-10 juin 2010**Transports publics 2010****Le Salon européen de la mobilité**

Organisé à Paris (Porte de Versailles) par le GIE Objectif transport public GART-UTP. Ce salon rassemble tous les professionnels des déplacements urbains, interurbains et régionaux de France et d'Europe : autorités organisatrices, opérateurs, industriels, constructeurs et sous-traitants...

■ *En savoir plus :*

www.transportspublics-expo.com

22 juin 2010**Nouvelles organisations du travail : quels effets sociaux et environnementaux sur les déplacements ?**

Journée organisée à Lille par le Cete Nord-Picardie, en collaboration avec l'Ademe et la CCI de Lille.

■ *Contact :* Cete de Lille

nathalie.pitaval@developpement-durable.gouv.fr

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur :

www.certu-liste.com

Rédacteur en chef**Jean-Marie GUIDEZ**

CERTU

04 72 74 58 27

jean-marie.guidez@developpement-durable.gouv.fr**Rédacteurs régionaux**Alsace - Champagne-Ardenne
Lorraine**François BRUNEL**

CETE de l'Est

03 87 20 45 19

francois.brunel@developpement-durable.gouv.fr

Aquitaine

Limousin

Midi-Pyrénées

Poitou - Charentes

Julien PHILIPOT

CETE du Sud-Ouest

05 62 25 93 60

julien.philipot@developpement-durable.gouv.fr

Auvergne - Bourgogne

Franche-Comté

Rhône-Alpes

Françoise MERMOUD

CETE de Lyon

04 72 14 31 58

francoise.mermoud@developpement-durable.gouv.fr

Bretagne

Pays de la Loire

Sandrine HOLUB

CETE de l'Ouest

02 40 12 84 56

sandrine.holub@developpement-durable.gouv.fr

Centre

Basse-Normandie

Haute-Normandie

Mathieu RABAUD

CETE

Normandie Centre

02 35 68 81 17

mathieu.rabaud@developpement-durable.gouv.fr

Corse

Languedoc-Roussillon

Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Goran SITNICA

CETE Méditerranée

04 42 24 77 38

goran.sitnica@developpement-durable.gouv.fr

Nord-Pas-de-Calais

Picardie

Philippe GALLOIS

CETE Nord-Picardie

03 20 49 62 58

philippe.gallois@developpement-durable.gouv.fr

Contact : transflash@developpement-durable.gouv.fr

Directeur
de la publication:

Jean-Louis HELARY

Directrice déléguée:

Patricia**VARNAISON-REVOLLE**

Équipe de rédaction:

Jean-Marie GUIDEZ,**Michelle SIMON**

9, rue Juliette Récamier

69456 Lyon cedex 06

Tél. 04 72 74 58 00

Fax: 04 72 74 59 20

www.certu.fr

(Mobilité et déplacements)

N° ISSN 2102-5835