

Les déplacements dans les villes moyennes



Actes du colloque - 10 octobre 2019

Actes du colloque de la FNAUT
en partenariat avec Villes de France
Le 10 octobre 2019 à Paris

Sommaire

Ouverture du colloque

Benoît Simian, député de la Gironde, président d'Avenir Transport
Bruno Gazeau, président de la FNAUT
Olivier Gacquerre, maire de Béthune

La situation des villes moyennes : paroles d'experts

La géographie des villes moyennes
Francis Beaucire, géographe

Panorama de la mobilité dans les villes moyennes
Stéphane Chanut, chef du département Déplacements durables, CEREMA

Parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes
Présentation des bonnes pratiques
Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC

Débat avec la salle

Table ronde n°1 : Les déplacements dans les villes moyennes

Animateur : Benoît Lasserre, journaliste

Participants :

- Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse
- Frédéric Baverez, vice-président de l'UTP
- Olivier Gacquerre, maire de Béthune
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT
- Geneviève Zembri-Mary, professeure en Aménagement et Urbanisme à l'université Paris Seine

Table ronde n°2 : L'accès aux villes moyennes par train et autocar

Animateur : Pierre Zembri, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée

Participants :

- Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV
- Frank Lacroix, directeur général TER, SNCF Mobilités
- Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT
- David Valence, vice-président de la Région Grand-Est, maire de Saint-Dié
- Edouard Hénaut, Directeur Général France de Transdev

Clôture du colloque

Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'Etat chargé des Transports

Actes du colloque de la FNAUT, édités en mars 2020

Transcription des débats : société Ubiqus

Corrections : Christiane Dupart

Mise en page : Fabrice Michel

Impression : société Territoires

Crédits photos : Fabrice Michel (FM) pour la FNAUT

Photo de couverture : Pixabay

Ouverture du colloque



Benoît Simian député de la Gironde, président d'Avenir Transport



Bienvenue à l'Assemblée nationale. Je tiens à m'excuser de mon absence. J'ai dû entrer en circonscription pour défendre nos services publics sur les territoires, ce qui est d'ailleurs l'objet des combats de votre association.

Vous êtes précieux pour les élus, parlementaires comme locaux, pour nous aider à faire bouger les lignes auprès du gouvernement et améliorer la mobilité au quotidien. L'Assemblée nationale est propice aux débats. Nous avons travaillé ensemble sur la loi d'orientation des mobilités après les assises de la mobilité. Je me suis moi-même battu sur le sujet du développement des RER métropolitains, en lien avec le débat du jour, à savoir les mobilités dans les villes moyennes.

Utiliser les infrastructures existantes avant d'en créer de nouvelles me semble être la clé du succès dans le contexte financier actuel. En tant

qu'ancien cheminot, je suis très attaché à l'investissement pour les travaux de régénération des lignes actuelles. Il est nécessaire d'investir, mais également d'innover. Le ministre des Transports dévoilera peut-être à la FNAUT quelques exclusivités sur le rapport Philizot, qui nous aidera, je l'espère, à prendre les mesures nécessaires pour améliorer le réseau ferroviaire.

Le choix qui a été fait est celui des transports du quotidien. Nous avons préparé une programmation ambitieuse pour préparer l'avenir des générations futures, qui passe par un verdissement du parc ferroviaire, que je défends. Le train hydrogène devrait entrer en circulation sur nos réseaux avant 2022. L'ambition est forte et je sais que je peux compter sur la FNAUT sur ce sujet.

Merci de votre impulsion en matière d'aménagement du territoire, de réponse aux attentes de nos concitoyens, notamment au niveau de l'écologie. Merci pour les échanges avec les acteurs régionaux de manière à améliorer les politiques de mobilités pour les générations futures. Je vous souhaite une très bonne journée de débats et fais confiance à Jean-Pierre Farandou, nouveau président de la SNCF, pour porter avec nous la nouvelle SNCF de façon à offrir aux opérateurs un réseau performant et atteindre la réussite ferroviaire attendue par les Français.

Vive les transports, vive les mobilités, et vive la France.

Bruno Gazeau président de la FNAUT



Je remercie la fédération des Villes de France de s'être associée à la FNAUT pour l'organisation de cet événement. Il y a deux ans, le colloque portait sur l'organisation des territoires et le découpage des nouvelles régions et, l'an dernier, sur le ferroviaire. La FNAUT avait pu alerter l'opinion sur les risques que

connaissait l'évolution du ferroviaire pour se battre contre le malthusianisme de la SNCF. Cette dernière a, depuis, reconnu avoir été un peu vite dans la fermeture des gares, guichets et lignes, qu'elle rétablit dans un certain nombre de cas. Ces colloques sont essentiels et je remercie la presse d'être présente depuis le début.

Les rapports Spinetta et Duron ainsi que les assises et le projet de loi du pacte ferroviaire ont généré des

espoirs, mais aussi des doutes et des angoisses, notamment après le débat sur la desserte des villes moyennes et les préconisations de fermeture de lignes. D'autres rapports, très alarmistes, ont permis de prendre conscience que les mobilités pour tous étaient un devoir démocratique et une nécessité économique et écologique.

La conjoncture est très favorable pour les transports publics puisque, depuis le 1er janvier 2018, la fréquentation est en hausse de 5 % dans les transports urbains et entre 5 et 10 % dans les différents modes ferroviaires. Pour répondre à cette demande de mobilité, nous n'avons pas à ce jour pris pleinement conscience de la nécessité des investissements. Le thème de ce colloque est une réponse aux mouvements sociaux que connaît le pays depuis quelques mois, en écho aux lois ferroviaires et de mobilité. Nous serons la semaine prochaine auditionnés par la commission des finances sur les investissements nécessaires et pourrons alors juger de l'intensité de l'effort du gouvernement pour répondre aux besoins affirmés par les populations.

Olivier Gacquerre maire de Béthune



Je salue l'ensemble des membres et adhérents de la FNAUT. Veuillez excuser l'absence de notre présidente, Caroline Cayeux, retenue aujourd'hui dans sa commune et qui m'a donc demandé de la remplacer. Notre association défend un modèle de villes qui s'est imposé dans le paysage français, et a vocation à échanger avec les différents

acteurs et à partager des préoccupations communes, des solutions, voire des expérimentations. Nous représentons les villes de 10 000 à 100 000 habitants et nos adhérents représentent aujourd'hui environ un quart de la France. Nous portons une vision légèrement différente de celle de la grande ruralité par exemple.

Pour parler de mobilité, nous avons quelques messages à transmettre, que nous avons d'ailleurs portés à travers le projet « cœur de ville ». D'abord, nous considérons que la mobilité est un enjeu d'attractivité. La France est aujourd'hui coupée en deux, c'est ce qu'on appelle la fracture des territoires. Les dynamiques métropolitaines sont très fortes, ce qui n'est pas le cas des villes moyennes, souvent dans le déclin industriel. Nous devons transformer l'écosystème économique et rester connectés pour retrouver un modèle de développement qui nous soit propre et en pleine transition.

Nous travaillons sur la notion de ville à taille humaine et sur le cadre de vie grâce à des services de proximité par exemple. Au sujet de la mobilité, les premiers et derniers kilomètres sont primordiaux. Il faut sortir de la prédominance de la voiture. La connexion des réseaux et le numérique devraient favoriser l'intermodalité et les modes actifs. Le développement de véhicules autonomes peut également être approfondi. Se pose ensuite la question du partage (autopartage, covoiturage et stop). Nous avons à Béthune testé une navette seniors, qui a poussé certains habitants à revendre leur véhicule et rend ainsi du pouvoir d'achat.

Si nous souhaitons améliorer la qualité de l'espace public, la transition écologique est un enjeu fort. Nous travaillons avec un réseau de transports dont une partie des bus fonctionne à l'hydrogène. Nous parlons ici de santé publique et d'apaisement.

Enfin, parlons de conduite du changement : nous devons être conscients qu'il n'est pas question d'être pour ou contre la voiture, mais de nous tourner vers une alternative à ce transport prédominant. Sortir les voitures peut déséquilibrer l'écosystème de la ville, mais en ajouter ne répond pas au projet de cadre de vie.

En résumé, nous avons besoin d'un réseau structuré et structurant, et de différencier la mobilité « dans nos murs » et la mobilité « grandes infrastructures » pour nous connecter aux grandes dynamiques métropolitaines et nous désenclaver.

La situation des villes moyennes : paroles d'experts



La géographie des villes moyennes Francis Beaucire, géographe



Monsieur Gacquerre a parfaitement résumé le propos.

Les villes moyennes ont toujours fasciné les géographes comme moi. Nous considérons que celles-ci font partie de la hiérarchie des villes au même titre que les villages, bourgs, hameaux, grandes villes ou encore métropoles.

Une ville moyenne est assez importante pour être à la tête d'un bassin de vie, elle est attractive. Dans le même temps, elle est dépendante de grandes villes.

Un rapport de l'INSEE de 2011, qui parle d'aires urbaines moyennes afin d'intégrer le fait qu'une partie de la ville est en réalité à l'extérieur de celle-ci, a dénombré 133 villes comptant entre 20 000 et 100 000 habitants. Les trois quarts d'entre elles sont des préfectures ou sous-préfectures ayant des fonctions administratives importantes en plus de fonctions industrielles ayant souvent décliné. Elles comptent au total 13 millions de personnes, ce qui représente un quart de la population et des emplois, proportion stable depuis les années 1960.

La croissance des aires urbaines a évolué. Les villes centres se vident. Quelquefois, la couronne périurbaine rattrape ce déclin, comme à Niort et

Bourg-en-Bresse. Parfois, ce n'est pas le cas. La couronne de Nevers a vu sa population augmenter, mais pas suffisamment. L'héritage historique de la ville est compromis par l'ouverture de centres commerciaux en périphérie, souvent reliés à des voies rapides ou autoroutes et autour desquels se reconstruit l'offre commerciale.

Le défi actuel concerne les relations des villes moyennes avec les métropoles, mais également avec leur bassin de vie. Selon l'INSEE, une aire urbaine envoie une proportion d'actifs vers la ville centre, mais également vers d'autres communes qui elles-mêmes envoient des actifs vers la ville centre.

Cette définition reflète l'évolution des mouvements au sein des aires. La question de la voiture devient alors pertinente. Le réseau ferroviaire a été oublié du développement périurbain au détriment de celle-ci. Il est important de s'interroger sur une vision à long terme de l'aménagement du territoire à ce sujet.

En définitive, je pense qu'il est intéressant de parler du cœur des villes, mais sans oublier les zones périurbaines.

■ Bruno GAZEAU, président de la FNAUT

Merci Francis. Le gouvernement n'est pas inactif face à ces problématiques, la loi mobilité intervenant en faveur de l'enjeu fort qu'est l'intermodalité. Le ferroviaire est primordial pour mailler le territoire périurbain.

Panorama de la mobilité dans les villes moyennes

Stéphane CHANUT, chef du département Déplacements durables, Cerema



Bonjour. Je travaille au sein de la direction technique « Territoires et villes » du Cerema, établissement public créé il y a 5 ans sur l'aménagement, la cohésion territoriale, la transition énergétique et les mobilités à l'échelle locale et nationale. Nous poursuivons notamment une activité d'observation des déplacements dans

les différents territoires. Ainsi, nous avons réalisé récemment une synthèse des enquêtes sur les déplacements dans les villes moyennes, dont l'analyse est accessible sur notre site web.

La pluralité de la notion des villes moyennes est tout d'abord à souligner. Dans notre étude, nous avons considéré les 144 pôles urbains comptant entre 25 000 et 300 000 habitants. Nous avons étudié en détail 36 de ces villes, dont voici les grands chiffres en termes de mobilité : le nombre de déplacements quotidien par personne est en moyenne de 4, ce qui ne diffère pas fondamentalement des autres types de territoires. La part de la voiture dans les déplacements est par contre de 70 %, contre 64 % pour les villes de 100 000 à 300 000 habitants et près de 50 % pour les capitales régionales. Nous y comptons 80 voitures pour 100 habitants, ce qui est plus important que dans les strates supérieures. La part du vélo y est assez faible alors que ce type de territoire est particulièrement adapté du fait des distances relativement réduites à parcourir. La part des transports collectifs y est assez faible également.

Notre étude nous a conduit à proposer une typologie de quatre catégories de villes moyennes : les centralités administratives, chefs-lieux de département comme Angoulême, celles sous influence métropolitaine,

comme Sète qui est sous l'influence de Montpellier, les villes à caractère plus touristique ou les pôles économiques secondaires.

Il est aussi important de considérer les relations avec l'extérieur, qui se révèlent forts dans les villes moyennes. 16 % des déplacements des résidents vont en effet au-delà de l'aire urbaine considérée. Selon l'INSEE, les flux sont relativement équilibrés : près d'un quart des actifs de ces villes travaillent en dehors de leur aire urbaine, et un peu plus d'1/4 des emplois y sont occupés par des résidents extérieurs. Le temps consacré aux déplacements dépasse légèrement une heure, et la distance moyenne parcourue est de 30 km, contre 25 pour les villes de taille supérieure. La part modale de la voiture est de 84 % pour ces déplacements d'échanges. Deux grandes pistes sont à poursuivre selon nous pour améliorer l'empreinte de ces déplacements d'échanges : encourager l'intermodalité et un usage plus partagé de la voiture.

Au sein des agglomérations de taille moyennes, quels sont les leviers vers des pratiques de mobilité plus durables ? Nous savons tout d'abord que lorsque des efforts sont consentis dans le développement de l'offre de transports collectifs, la demande suit. Ces efforts sont donc à poursuivre ; dans le cas des villes moyennes, il est nécessaire de changer l'image des TC pour élargir la clientèle au-delà des scolaires, d'améliorer la qualité du service ainsi que la lisibilité de l'offre et, surtout, de s'adapter aux territoires. Certaines villes ont beaucoup travaillé sur ces points et ont ainsi dynamisé la fréquentation de leurs lignes de transports en commun, notamment en hiérarchisant le réseau et en le recentrant sur quelques lignes fortes. C'est le cas de La Rochelle. Ensuite, sachant que la part modale de la voiture reste importante, il est nécessaire d'en développer les usages partagés. Les pistes du covoiturage, mais également de l'autopartage, doivent être approfondies dans ces territoires.

Il est aussi intéressant de songer à l'usage de la voiture dans les centres-villes. Rationaliser l'usage de celle-ci est un enjeu important, en repensant par exemple les politiques de stationnement et en améliorant la signalétique des espaces dédiés. Il est nécessaire d'offrir aux habitants le choix entre les différents modes de transport et de leur proposer un panel d'options adaptées à leurs besoins du moment. Pour parvenir à nos fins, nous devons leur offrir plus de lisibilité, de praticité, de transparence et simplifier l'achat de titres de transport. Cela peut passer par des solutions d'abonnement unique pour permettre aux citoyens d'utiliser tous les modes de transport. Les modes actifs sont également à approfondir, notamment le vélo. Les villes dont l'investissement au long cours est connu, comme La Rochelle, obtiennent de très bons résultats. Il faut alors mettre l'accent sur l'aménagement, le stationnement et la qualité de l'espace public.

La mobilité en villes moyennes

4 déplacements par jour et par personne* environ

- Identique à la mobilité quotidienne dans les grandes agglomérations et des capitales régionales
- *pour la population de 11 ans et plus

67% des déplacements en voiture

- 64% dans les grandes agglomérations
- 58% dans les capitales régionales de province

80 voitures pour 100 adultes

- 74 dans les grandes agglomérations
- 71 dans les capitales régionales

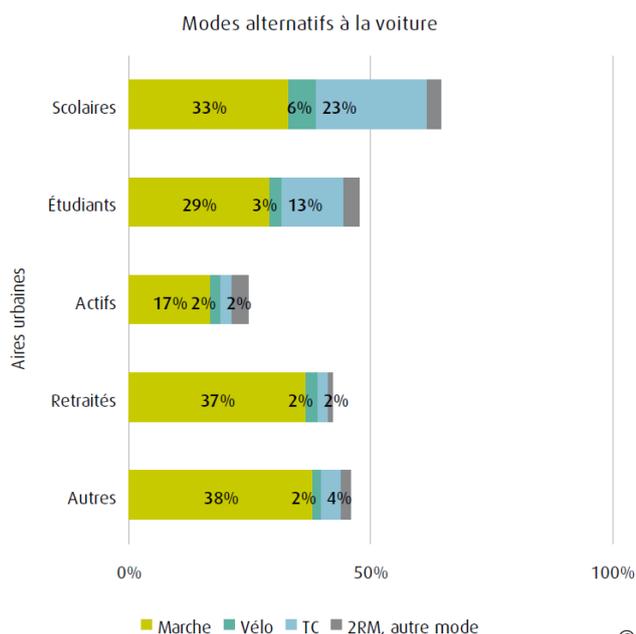
© CEREMA

Prendre en compte les pratiques de l'ensemble des habitants

Dans les villes moyennes, les scolaires, étudiants, retraités... marchent !

37 % des déplacements dans les villes centres se font à pied

Répartition modale de la population de 11 ans et plus



Au sein des centres-villes, il est aussi important de penser le système de mobilité tout au long de la journée et pas seulement aux heures de pointe. Dans les centres villes, de nombreux déplacements ont en effet lieu à toute heure, selon le type de population : les personnes âgées se déplacent plutôt aux heures creuses du matin, les scolaires et étudiants comme les actifs rentrent plus souvent à l'heure du déjeuner que dans les grandes agglomérations... Chacun doit trouver une solution adaptée à son profil. La part de la marche est assez notable, particulièrement chez les scolaires, étudiants et retraités. La qualité de l'espace public est donc primordiale. Nous devons réfléchir à des moyens ludiques de desservir les centres villes, permettant d'abandonner la voiture pour le « dernier kilomètre ». Un système de navette peut être une solution par exemple.

Concernant l'attractivité commerciale, les villes centres sont plutôt structurantes puisque 82 % des résidents y font leurs achats, ainsi que 25 % des habitants de la périphérie. Les zones commerciales environnantes constituent cependant une véritable concurrence. Ils se différencient très nettement dans la manière de s'y rendre puisque la plupart des déplacements vers les commerces de centre-ville se font sur le mode actif alors que la voiture reste majoritaire pour se rendre dans les centres commerciaux plus éloignés.

Le programme Action Cœur de ville travaille sur la revitalisation des centres villes. La mobilité peut y jouer un rôle en rendant le dernier kilomètre agréable. Il faut pour cela réinvestir le centre, apaiser la circulation et améliorer la communication et la signalétique, ce qui passe entre autres par l'installation de totems ou l'accompagnement à l'orientation. Le Cerema est partenaire du programme et y prône une vision stra-

tégique multi-échelles, puisque l'accès et la vitalité du cœur de ville concerne l'ensemble des territoires - y compris ruraux - polarisés par l'agglomération.

En conclusion, à l'échelle des agglomérations de taille intermédiaire, il reste des marges de manoeuvre pour équilibrer les parts modales et réguler la place de la voiture : cela passe par des politiques ciblées et lisibles de stationnement, un travail sur la structuration des réseaux cyclables et de transport collectif, et des innovations - adaptées aux territoires - pour mieux mettre en valeur les espaces publics centraux. Le Cerema, grâce à son expertise publique nationale et ses implantations territoriales, peut accompagner les villes et leurs agglomérations dans ces évolutions. N'hésitez pas à consulter nos publications et à vous rapprocher de nos experts locaux pour un accompagnement au plus près de vos besoins !

■ Bruno GAZEAU, président de la FNAUT

Merci au Cerema de participer de manière si précise et large à nos réflexions. Les notions d'échanges et d'échelles ont été parfaitement illustrées. Comme vous l'avez expliqué, une meilleure offre de service entraîne toujours une meilleure réponse des usagers. Il est de ce fait nécessaire d'accroître les offres et leur qualité afin de répondre aux différents besoins de mobilité. La combinaison des offres est alors absolument nécessaire. Je tiens d'ailleurs à vous informer que nous organisons une conférence de presse le 7 novembre au sujet du MaaS afin de répondre aux différentes interrogations et d'éviter les désillusions. Nous vous rejoignons enfin sur le double défi rencontré par les villes moyennes, de réduire à la fois la place de la voiture et la dépendance à celle-ci.

Parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC



Je vais vous présenter aujourd'hui une étude menée en 2019 sur 37 villes durant la première phase et 6 villes dans la seconde (Thonon-les-Bains, Lorient, Arras, Quimper, Angoulême et Fréjus). Ces 37 villes comprennent la moitié des villes étudiées par Monsieur Chanut.

Le panel est constitué des villes dont l'unité urbaine compte entre 25 000 et 130 000 habitants, ayant une enquête Ménages Déplacements (en ne gardant que celles regroupant plus de 1 000 personnes interrogées afin d'éviter les biais statistiques), en enlevant celles sous forte attraction d'une grande ville ou d'une ville étrangère, puisqu'elles présentent certaines spécificités dans les déplacements. Ces villes se répartissent dans 11 régions et 29 départements.

Un travail de fourmi a été nécessaire pour attribuer les découpages des différentes enquêtes Déplacements qui ne correspondent pas aux découpages de l'INSEE. Plus de 2 000 communes ont été passées au crible. Les analyses ont ensuite été menées à cinq échelles : ville-centre, banlieue, pôle urbain, couronne périurbaine et aire urbaine.

Au global, l'usage de la voiture croît et la part de la marche diminue à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre. Les écarts sont plus faibles pour le vélo et les transports collectifs. Les écarts observés ne sont pas dus à un déterminisme géographique ou culturel, mais sont le résultat des politiques menées au cours des décennies passées.

A l'échelle des villes-centres, Thonon-les-Bains affiche les meilleurs résultats en termes de marche, vélo et transports en commun avec un total de 53 % pour ces trois modes, suivi par Vichy et Arras. La Rochelle, qui communique et innove beaucoup, est à la huitième place du classement, car la marche y obtient des résultats moyens. Fréjus (25,5 %), Quimper et Angoulême ferment le classement. Dans ces deux villes-ci, l'usage des transports en commun est relativement élevé, mais cela ne suffit pas car la pratique de la marche et du vélo est plutôt basse.

Les écarts entre les villes se font principalement sur la marche, avec 44 % pour Vichy en tête de classement et 22 % pour Fréjus qui le ferme. Concernant le vélo, La Rochelle est première avec 10 % et Longwy dernière avec 0,3 %. Lorient domine en termes de transports en commun avec 9 %, contre 2 % pour Carcassonne en dernière position.

Comparons maintenant, mode par mode, les meilleures villes moyennes du classement avec les

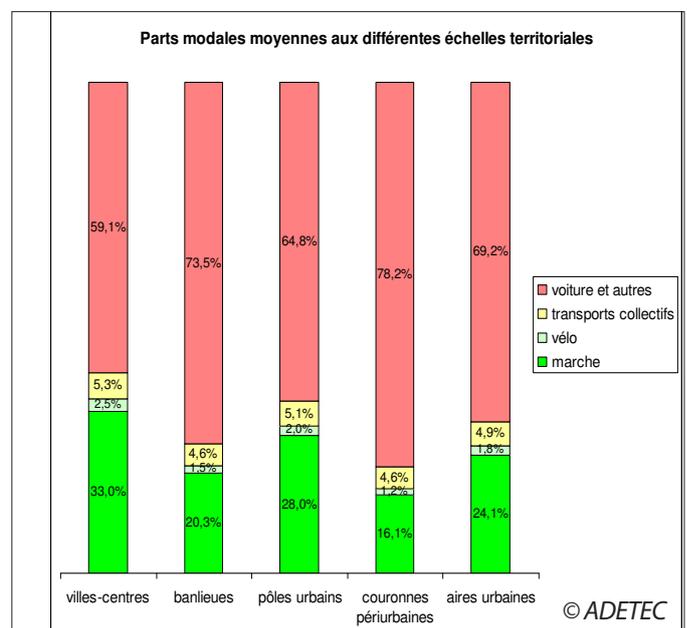
meilleures grandes villes. Thonon-les-Bains fait mieux que Grenoble concernant la marche à pied, car les distances sont plus courtes, La Rochelle fait mieux que Strasbourg pour le vélo. En revanche, Lorient affiche des résultats nettement inférieurs à ceux de Lyon et Villeurbanne en termes de transports en commun : respectivement 9 % et 25 %. Les villes moyennes ont une marge de progression, mais les structurations des grandes agglomérations sont tout de même plus adaptées.

A l'étranger, certaines villes moyennes montrent de bien meilleurs résultats que les villes moyennes françaises. Par exemple Pontevedra en Espagne affiche 70 % de modes de transport alternatifs dont 60 % de marche, 6 % de vélo et 4 % de transports collectifs.

A l'échelle des pôles urbains, Thonon-les-Bains est encore à la première place avec 44 % de transports alternatifs. Fréjus est dernière avec 26 %. Certaines villes bien placées dans le classement précédent perdent des places dans celui-ci. C'est le cas de Vichy. A l'inverse, Beauvais et La Roche-sur-Yon gagnent des places, car elles n'ont quasiment pas de banlieue.

A l'échelle des aires urbaines, Thonon-les-Bains arrive également en tête avec 41 % de transports alternatifs, suivie par Sète qui n'a pas de couronne périurbaine. Angoulême, Quimper et la Roche-sur-Yon ferment le classement. Il ressort de ce classement une tendance : les villes côtières ou quasi côtières comme Béziers occupent les 8 premières places, ce qui s'explique par la périurbanisation limitée en bord de mer ou de lac. Ce n'est bien entendu pas le seul facteur.

Pourquoi certaines villes, agglomérations ou aires urbaines présentent-elles de meilleurs résultats ?



Tout d'abord, lorsqu'une partie de la population quitte la ville pour le périurbain, l'usage de la voiture augmente tandis que la marche, le vélo et l'usage des transports en commun diminuent. Si 10 % des habitants du centre déménagent en zone périurbaine, on observe une baisse de 1,69 point de la marche, de 0,13 point du vélo et de 0,07 point des transports en commun. Plus les gens quittent la ville-centre et plus l'usage de la voiture augmente.

La densité favorise également l'usage des modes alternatifs puisque les distances sont plus courtes et que la desserte en transports collectifs est plus aisée.

Des territoires proches, très semblables et présentant les mêmes phénomènes culturels, peuvent afficher des différences importantes. Lorient et Quimper l'illustrent parfaitement : Lorient est ce que nous appelons une ville des courtes distances, à densité importante. L'ensemble de la population est réparti à distance raisonnable des commerces, services et équipements, qui se trouvent eux-mêmes à proximité du centre-ville. A Quimper en revanche, l'urbanisme est beaucoup plus diffus le long des routes et de nombreux emplois, commerces et équipements, dont un pôle universitaire, se trouvent en périphérie. Dans un cas de spécialisation de l'espace comme celui-ci, l'usage de la voiture est accru, quelle que soit la qualité de la desserte en transports collectifs et des cheminements piétons et cyclistes.

Toujours dans le domaine de l'urbanisme, la perméabilité du tissu urbain aux déplacements piétons et cyclistes est un facteur important. J'ai repéré à Fréjus un lotissement privé long de 900 mètres infranchissable par les piétons, qui rend la pratique de la marche à pied difficile.

Le stationnement est un levier très important des politiques de mobilité, même s'il est pour l'instant peu utilisé dans les villes moyennes. La possibilité ou non de se garer va bien souvent déterminer le choix du mode de transport. L'embarcadère des navettes lacustres de Thonon en est un bon exemple : il ne compte aucune place de parking et un grand nombre d'utilisateurs s'y rendent à pied, en trottinette, à vélo ou en scooter. Les navettes lacustres sont très utilisées et leur clientèle se développe d'année en année.

L'aménagement de la voirie constitue un autre levier essentiel. L'exemple des giratoires est très parlant. Celui photographié à Lorient (voir diapo) est conçu pour favoriser la traversée des piétons et cyclistes en toute sécurité tout en évitant que celle-ci soit trop fluide pour la voiture : les traversées piétonnes sont courtes, il n'y a qu'une voie d'entrée et de sortie. Sur celui photographié à Thonon (voir diapo), un panneau impose aux cars et bus de faire un tour complet du giratoire s'ils veulent tourner à droite, ce qui évite de le faire trop grand

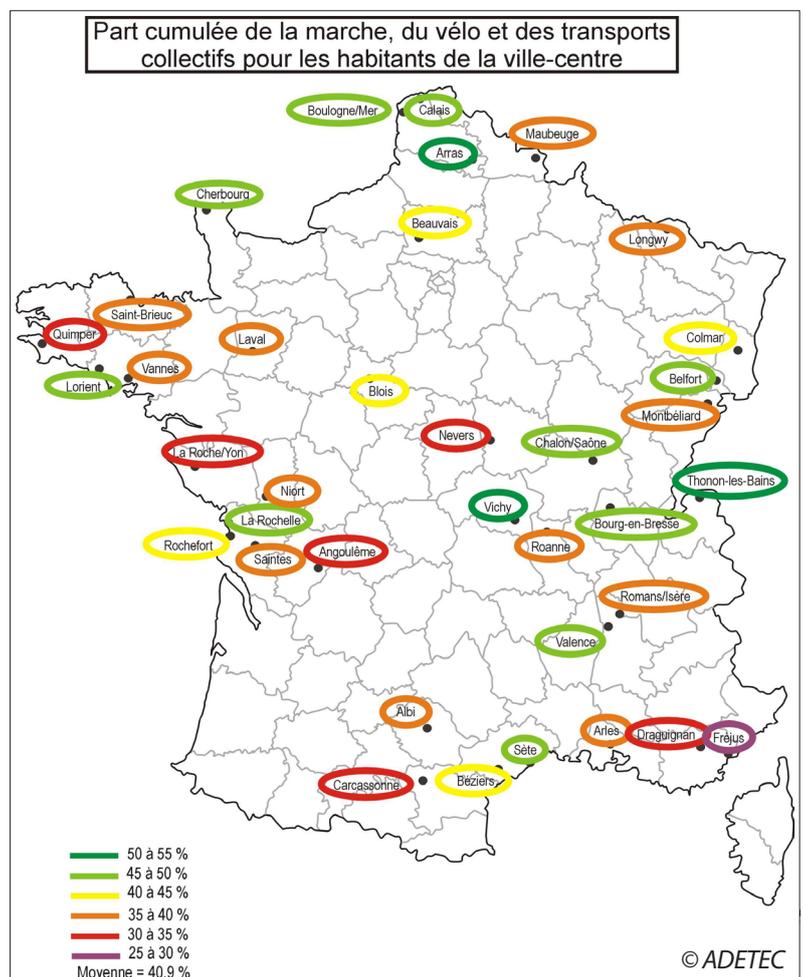
et donc de compliquer la vie des piétons. Sur celui photographié à Fréjus, à l'inverse, chaque entrée et chaque sortie ont deux voies de circulation alors que le giratoire se situe à proximité immédiate d'une école. La traversée des élèves y est presque impossible. Il ne faut pas oublier que plus on construit de ronds-points et plus on complique la vie des piétons et des cyclistes.

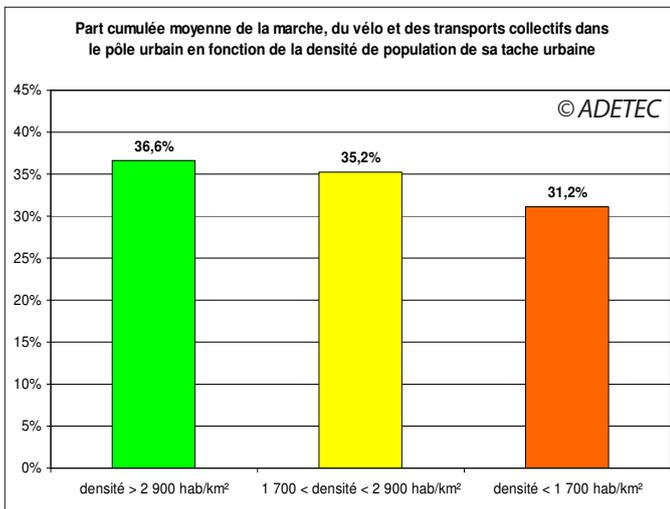
Par ailleurs, l'usage des transports alternatifs est plus développé dans les villes appliquant la limitation à 30 km/h, voire moins, à la grande majorité de leurs voiries.

Pour revenir rapidement sur les transports en commun, une offre quantitativement importante entraîne un usage plus élevé. Moins d'efforts sont nécessaires dans les villes à forte densité, où il est plus simple de desservir beaucoup d'utilisateurs dans de bonnes conditions.

Ensuite, les villes ayant adopté un plan de déplacements urbains volontaire affichent de meilleurs résultats en termes de transports alternatifs que celles ayant adopté un PDU obligatoire. Cela s'explique par le fait que, bien souvent, le plan est volontaire lorsque les pratiques sont ancrées depuis des années. Les résultats sont plus faibles pour les villes n'ayant engagé aucune démarche de ce type.

En termes de motorisation, on observe que plus un ménage est motorisé et plus il se sert de la voiture, et plus il a besoin de se déplacer, plus il se motorise. Une exception est à prendre en compte : Thonon-les-Bains compte un grand





nombre de voitures, car ses habitants sont aisés mais ils utilisent assez peu leurs véhicules pour leurs déplacements quotidiens, car la collectivité leur offre la possibilité de se déplacer autrement avec des options de transports et des infrastructures satisfaisantes.

D'autres éléments communs dans les villes performantes en termes de mobilités alternatives à la voiture sont une volonté politique et un rôle très important des services techniques. J'ai pu constater, notamment à Lorient et Thonon, que lorsqu'une culture de la marche, du vélo et des transports en commun est déjà bien implantée, les aménagements sont davantage adaptés à ces pratiques. Lorsque la ville présente une culture 100 % voiture en revanche, l'automobile reste la grande gagnante dans les infrastructures. A Fréjus, un distributeur de billets en drive permet aux conducteurs de retirer de l'argent sans sortir de leur véhicule. Dans la banlieue d'Angoulême, j'ai remarqué une crèche dont l'entrée se fait uniquement côté parking et est interdite côté trottoir. Bien entendu, tout n'est pas mauvais dans ces

villes et de vraies démarches commencent à être mises en place, mais le résultat d'une culture très tournée vers l'automobile peine à s'estomper.

Pour résumer, le principal écart dans les parts modales entre les villes moyennes se fait sur la marche à pied. Or, les collectivités mettent depuis des années l'accent sur les transports collectifs et plus récemment le vélo. La marche fait doucement son entrée dans les politiques publiques. La marge de progrès est considérable pour toutes les villes. Les principaux leviers pour développer la marche, le vélo et les transports collectifs sont l'urbanisme, regroupant les différentes formes urbaines, le degré de périurbanisation, la densité et l'endroit où sont placés les équipements, l'organisation de la voirie, les offres propres à chaque mode de déplacement ainsi que l'optimisation du stationnement automobile. Si celui-ci se révèle compliqué, car son offre est limitée, les modes alternatifs peuvent se développer. Enfin, il est important que les différents acteurs, qu'ils soient techniciens, élus ou relais locaux, s'adaptent et s'acculturent aux bonnes pratiques.

■ Bruno GAZEAU, président de la FNAUT

Merci pour cette analyse très fine. Je retiens en particulier cette notion d'aménagement de l'espace et l'importance de ne pas oublier les piétons dans l'aménagement urbain. Lorsqu'on donne la place aux vélos, les pistes cyclables sont fréquemment établies au détriment des piétons puisqu'elles empiètent sur les trottoirs ou décalent le stationnement sur ceux-ci. Le partage de la voirie est essentiel, tout comme la prise en compte de l'avis des usagers à quelques mois des municipales. J'en profite pour appeler les associations à présenter aux élus leurs propositions en termes d'aménagement, qu'elles sont bien souvent les seules à connaître.

■ Question de la salle

Je suis économiste au comité central du groupe public et j'aimerais réagir sur la dernière place de Longwy dans le classement du taux d'usage du vélo. On ne voit pas sur les cartes la réalité topographique. Il y a entre Longwy bas et Longwy haut près de 600 mètres de dénivelé, ce qui constitue donc une réelle difficulté à la pratique du vélo. Cette observation m'a amené à me poser la question de la composition sociale. Si je m'intéresse toujours à la même ville, le vieillissement de la population est très important, l'emploi a été fortement déplacé au Luxembourg, l'attractivité économique et touristique est très faible. Je comprends bien les facteurs que vous avez évoqués, mais d'autres phénomènes structurants influencent les déplacements, en plus des aménagements et différentes offres proposées. Ce sujet touche aux questions redistributives entre les territoires et aux questions de moyens pour mener ces politiques. On ne peut pas demander à chaque ville de mener les mêmes actions et d'afficher les mêmes résultats si elles sont si différentes.

■ Question de la salle

Je réagis à cette remarque sur la topographie. Vous avez beaucoup parlé de Thonon, où nous trouvons une inclinaison telle que les voitures ne peuvent pas descendre, ce qui implique forcément un usage accru d'autres modes tels que le vélo. La déclivité des terrains doit être prise en compte dans vos analyses.

■ Question de la salle

J'aimerais aborder le réseau de bus d'Amiens, qui est une ville extrêmement étalée. Les villages alentours sont desservis en transports, mais les lignes ne sont absolument pas directes et les usagers perdent donc énormément de temps. De plus, les gares autres que la gare Centrale d'Amiens sont sous-utilisées.

■ Question de la salle

J'aimerais savoir si vous avez une idée de l'évolution des répartitions modales, car à la commission des comptes transports de la nation, une étude sur le périurbain montre que la part de la marche à pied est en baisse, en particulier dans les villes centres. Avez-vous remarqué cette évolution au travers des enquêtes déplacement ?

■ Bruno CORDIER, directeur du cabinet ADETEC

Concernant Longwy, la pente peut expliquer l'usage faible de la marche et du vélo. Cependant, cet usage peut être correct même en présence d'un dénivelé, puisque c'est le cas à Thonon,

comme nous l'avons évoqué. L'urbanisme mis en place joue un rôle non négligeable. Sur la question de la population vieillissante, on observe au contraire un usage plus important de la marche par les personnes âgées. Elles sont même l'une des clientèles principales de ce mode, avec les jeunes et les pauvres. Au sujet de l'emploi à l'extérieur, je vous rappelle que je n'ai pas analysé les villes étant sous trop forte dépendance de villes extérieures. Longwy n'est pas sous influence d'un seul pôle, puisqu'il y a en effet des emplois au Luxembourg, mais également dans d'autres villes lorraines et bien sûr à Longwy même. Cette dépendance à l'extérieur n'est d'ailleurs pas propre à cette ville puisque Thonon est sous influence de Genève et obtient pourtant des résultats différents.

Sur la question de Thonon, je suis surpris d'entendre que la pente est défavorable à la voiture. C'est plutôt un facteur défavorable à la pratique du vélo et de la marche.

Concernant les lignes de bus sinueuses d'Amiens, il s'agit à la fois du résultat d'une urbanisation diffuse qui est plus compliquée à desservir et d'un choix politique : les lignes de transports collectifs ne sont pas faites pour aller partout, et bien souvent lorsqu'on cherche à desservir tout le monde, on en vient à ne desservir personne, car le parcours est vite rendu dissuasif.

■ Question de la salle

Effectivement, pour Amiens, il est également question de structuration du réseau de transports collectifs, qui doit être hiérarchisé pour être efficace, ce qui est plus simple quand les lignes sont massifiées. Il est nécessaire de pouvoir le compléter à l'avenir par des moyens plus souples, avec du matériel roulant plus léger ou du transport à la demande ou des systèmes de covoiturage. Sur l'évolution de la part des modes actifs, les enquêtes Ménages dans les grandes agglomérations permettent de voir un renforcement de la part des modes actifs.

■ Bruno CORDIER, directeur du cabinet ADETEC

J'aimerais ajouter que peu de villes moyennes ont mené deux enquêtes. C'est le cas de Cherbourg, Roanne et Lorient. Dans cette dernière, il est observé une hausse de la part de la marche et du vélo. La difficulté est que la part modale de la voiture a diminué, mais que le nombre total de déplacements a augmenté. De ce fait, le nombre de déplacements automobiles a augmenté également.

■ Question de la salle

A propos du covoiturage, ce n'est pas un idéal puisque les gens doivent s'organiser avec leur temps. L'idéal est un transport en commun adapté,

constitué par exemple d'une flotte d'autocars, de bus et de minibus ainsi que d'un service de taxis devenu officiellement un service public ou un complément de la SNCF. Les individus ont besoin de transports nuit et jour, en fonction de leurs nécessités et non en fonction des décisions des élus. Des services nocturnes sont indispensables. Un système de stationnement à l'heure, mais aussi à la journée, serait également à approfondir, de mon point de vue.

■ Question de la salle

Monsieur Cordier, vous avez listé les méthodes permettant de réduire la part modale de la voiture. Quelle est la différence entre les moyens employés dans les villes moyennes et dans les grandes villes ? Les seules différences que je remarque sont les distances à parcourir, plus faibles dans les villes moyennes, et la différence de peuplement.

■ Question de la salle

J'aborde la question des plus petites villes, sous les 25 000 habitants, desservies par un réseau TER avec un arrêt toutes les 30 minutes. Je pense à la gare de Granville, où la seule solution est de se rendre en voiture, mais où il n'y a pas de possibilité de stationnement. Le choix est donc d'aller en voiture directement à la ville suivante, où la personne travaille par exemple. Le train est donc très peu utilisé. Nous défendons l'idée de développer un pôle multimodal en intégrant la voiture qui est parfois indispensable.

■ Question de la salle

Pour compléter cette intervention, je pense à une ville alsacienne de 11 000 habitants qui n'est pas connectée au réseau ferroviaire et ne possède pas de transport urbain. Sa part d'usage de la voiture est supérieure à 95 %. Je pense que ce type de ville ayant moins de moyens présente les plus grandes difficultés et il est primordial de s'y intéresser.

■ Question de la salle

Certaines villes comme Châteauroux et Dunkerque appliquent la gratuité des transports en commun. De même, à Bourges et Orléans, il est possible de prendre un TER avec un ticket de bus, pour le même tarif que pour un déplacement dans l'aire urbaine. Il aurait pu être intéressant d'étudier ces villes et d'analyser les différences.

■ Question de la salle

Nous revenons de loin puisque beaucoup de maires élus en 2014 ne juraient que par la voiture et la faire revenir en centre-ville. Cette tendance a rapidement changé. Vous avez abordé de nombreux sujets, mais avez finalement assez peu parlé des parkings. Je suis frappé d'en voir partout et un très grand nombre. Je suis étonné d'y voir un défaut de signalement fréquent, au niveau de la localisation ou du prix notamment. Si quelqu'un se rend en voiture en centre-ville, il doit savoir où la laisser.

■ Stéphane CHANUT, chef du département Déplacements durables, Cerema

Sur la question du rabattement, l'organisation de pôles multimodaux prend toute sa pertinence. La différence sur l'usage de la voiture dans les grandes villes est avant tout due au phénomène naturel de congestion : la contrainte sur l'usage de l'automobile y est ainsi beaucoup plus forte que dans les villes moyennes.

Sur les questions touchant aux plus petites villes, la loi d'orientation des mobilités vise entre autres à s'occuper des territoires n'ayant pas d'organisation et de stratégie sur la mobilité : 80 % du territoire et 20 % de la population n'avaient pas d'autorité organisatrice locale. Un accompagnement technique, financier et de ressources devra être mis en place pour aider ces villes. France Mobilité vise à donner des guichets uniques pour les opérateurs publics afin d'accompagner les collectivités, à travers 13 cellules régionales associant experts du Cerema, de l'Ademe, de la banque des Territoires et services de l'Etat.

Je rejoins enfin vos remarques sur l'accès simplifié aux différents types de service pour équilibrer les parts modales. Sur les parkings, l'enjeu est de rendre l'offre de stationnement lisible sans pour autant inciter l'usage non indispensable de la voiture.

■ Bruno CORDIER, directeur du cabinet ADETEC

Premièrement, en nous intéressant à la question sur les transports collectifs de nuit, on se rend compte dans toutes les villes que peu de personnes prennent le dernier bus du soir. Dans un raisonnement strictement comptable, la « logique » serait donc de le supprimer. On constaterait alors que le nouveau dernier bus serait encore une fois peu fréquenté, puisqu'il sert pour partie de solution de sécurité : les usagers prévoient souvent de prendre l'avant-dernier bus et ne prennent le dernier que pour cause d'imprévu.

Outre les différences que vous citez entre les grandes villes et les villes moyennes, avec lesquelles je suis d'accord, il y en a une autre : bien souvent, les politiques de mobilité dans ces dernières sont plus récentes alors que les grandes métropoles y travaillent depuis longtemps.

Concernant la gare de Granville, la voiture a bien entendu sa place dans le rabattement sur les transports collectifs. L'objectif n'est absolument pas de supprimer tous les stationnements dans les pôles multimodaux. Je citais l'exemple de la gare lacustre de Thonon non pour dire qu'il ne fallait pas de parking dans les pôles intermodaux, mais parce que c'est le meilleur exemple de levier sur les pratiques modales que j'aie pu observer.

Vous avez évoqué 95 % d'usage de la voiture dans une ville alsacienne. Il ne faut pas réduire la mobilité aux simples déplacements domicile-travail ni à notre propre ressenti. Le taux le plus élevé dont j'ai connaissance dans les villes moyennes est de 86 %, dans une ville de la banlieue de Fréjus.

J'aurais aimé m'intéresser à l'impact de la gratuité des transports collectifs sur les pratiques modales dans leur ensemble, mais aucune des villes l'appliquant n'a réalisé d'enquête Déplacements, qui était ma donnée d'entrée, avant et après la mise en place de la gratuité. Niort, où la gratuité a été instaurée en 2018, a une enquête

Déplacements mais celle-ci est antérieure. Je peux simplement vous dire, pour avoir travaillé sur Châteauroux, que l'usage des transports en commun y a doublé après la mise en place de la gratuité. Un peu plus de la moitié des nouveaux clients viennent de l'automobile.

■ Question de la salle

J'aimerais faire des remarques : d'abord, je n'ai trouvé ni Chambéry ni Annecy sur les cartes nous ayant été présentées. De plus, les trotinettes sont-elles prises en compte ? Elles sont un moyen de transport de plus en plus prisé.

■ Question de la salle

J'aimerais ajouter que, dans mon quartier, les trottoirs ont été élargis et la route réduite, ce qui pourrait favoriser la marche. Pourtant, les trottoirs se transforment allégrement en parkings, empêchant les piétons de les emprunter. Vous parliez précédemment de leviers. L'intervention de la police pourrait en faire partie.

■ Question de la salle

L'association Atouts Tram à Avignon a toujours soutenu la création du tram, dont la première phase a été inaugurée le 19 octobre. Je pense que la ville serait un excellent sujet d'étude sur l'évolution des modes de transport dans les années à venir. En plus du tram, la pratique du vélo est favorisée par l'aménagement du tour des remparts et l'usage de la voiture est découragé en centre-ville.

■ Question de la salle

J'ai une remarque à propos de la réponse qui a été apportée sur la différence entre grandes villes et villes moyennes, que je trouve trop douce. L'urbanisme est le facteur clé du développement des transports alternatifs. Il est pris en compte dans les grandes villes et se prête aux transports en commun et à la marche. Dans les plus petites villes, le problème est presque insoluble. Je suis pessimiste sur ce point. Dans la zone industrielle de la plaine de l'Ain, il a été envisagé de mettre en place des lignes de bus, mais les calculs ont montré que personne ne prendrait ces bus. La seule solution est donc le covoiturage entre tous les travailleurs de toute la zone, ce qui fonctionne et est moins cher.

■ Francis BEAUCIRE, géographe

Il y a dans cette salle une bonne partie de l'équipe de la revue Transports urbains. Nous sommes inté-

ressés par une enquête sur Avignon et prendrons contact avec vous.

La question de la densité revient beaucoup ce matin. La vitesse a remplacé la densité pour accéder aux ressources, mais cette dernière revient puisque toutes les formes de partage de la voiture particulière nécessitent une certaine forme de densité et un nombre assez élevé de personnes effectuant plus ou moins le même trajet. Certains cas sont particuliers, comme c'est le cas pour la zone industrielle de la plaine de l'Ain.

Le changement générationnel a été cité ce matin. Il met en jeu la mutation de nos systèmes de valeur. Il s'agit d'un sujet d'étude très intéressant sur le sujet de la mobilité.

■ Olivier GACQUERRE, maire de Béthune

S'agissant de la question du parking abordée précédemment, je pense que du point de vue de l'usager, l'important est de pouvoir stationner le plus près possible du commerce ou du lieu où l'on se rend. Des années de politiques en faveur de la voiture ne peuvent être renversées du jour au lendemain. Une adaptation est nécessaire, mais doit être appuyée par d'autres lobbys, sans pour autant nous en rendre dépendants. L'espace public doit pouvoir être partagé. Les équipements commerciaux ont concurrencé les villes centres, mais ont également rendu les habitants de ces villes dépendant de la voiture puisque le transport n'y a pas été pensé.

Les jeunes disent que la meilleure mobilité est celle qui n'existe pas. Les usages changent : ceux qui investissent les centres villes sont maintenant les plus jeunes générations n'ayant pas forcément de pouvoir d'achat, mais souhaitant y « dépenser » du temps.

La véritable question à se poser est la suivante : la mobilité permet-elle aux habitants de vivre leur vie et de participer au développement de leur territoire ? La question du financement se pose toujours. Nous avons peut-être intérêt à créer un modèle hybride entre le public et le privé.

Je terminerai en vous parlant de solidarité. Faisons en sorte que les plus fragiles et les plus éloignés d'entre nous aient également accès à la mobilité. N'oublions pas l'adaptation de l'espace public à toute la population, y compris les personnes à mobilité réduite et les poussettes. A Béthune, nous avons instauré la piétonisation le week-end et tous les retours sont positifs.

Table ronde n°1 : Les déplacements dans les villes moyennes



Table ronde n°1 (FM)

Animateur : Benoît Lasserre, journaliste

Participants :

- Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse
- Frédéric Baverez, vice-président de l'UTP
- Olivier Gacquerre, maire de Béthune
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT
- Geneviève Zembri-Mary, professeure en Aménagement et Urbanisme à Cergy Paris Université

■ Benoît LASSERRE, Journaliste à Sud Ouest

Bonjour. Je vais tout d'abord passer la parole à Geneviève Zembri-Mary. Nous savons tous ce qu'est un train ou un tramway. Dans une ville moyenne, il est plus difficile de définir les modes de transport. Quelle est la définition d'une ville moyenne ? Quelles sont les implications en termes de déplacements et de stationnement ?

■ Geneviève ZEMBRI-MARY, Professeure en Aménagement et Urbanisme à Cergy Paris Université



Selon les définitions du monde académique, la population des villes moyennes varie de 20 000 à 200 000 habitants. Elles représentent un quart de la population et des emplois. Les déplacements, plus longs que dans les grandes agglomérations, ont de multiples motifs et s'effectuent majoritairement avec une voiture particulière. Il convient également de

noter des enjeux d'urbanisme : 11 % des commerces du centre-ville sont vacants. 75 % des habitants de la périphérie préfèrent faire leur shopping ou pratiquer leurs loisirs en périphérie, où le stationnement est facile. Les villes moyennes présentent par ailleurs un étalement urbain important, avec une faible densité de population qui peut rendre délicate l'exploitation de lignes régulières dans ces secteurs. À cela s'ajoutent des enjeux fiscaux et financiers.

Il convient d'analyser la situation au cas par cas au travers d'une approche combinée intermodale. Nous avons évoqué ce matin des solutions telles que les réseaux hiérarchisés, qui constituent désormais un classique dans la réponse aux appels d'offres. Ces réseaux hiérarchisés peuvent comporter plusieurs lignes structurantes entre des pôles générateurs de trafic, des lignes secondaires pour les secteurs moins denses, une offre de rabattement vers les pôles multimodaux et une offre spécifique pour les zones à faible densité (qui concentrent souvent les foyers monoparentaux, les personnes sans voiture ou sans permis, ou encore les personnes âgées) incluant l'autopartage et le transport à la demande (TAD).

Les politiques combinées de transport et d'urbanisme peuvent être inscrites dans les documents d'urbanisme. Pratiquées dans les pays scandinaves, elles consistent à prévoir une densification à proximité des stations de transport en commun. Elles sont mentionnées dans la loi ALUR de 2014 sur l'artificialisation des sols ainsi que la loi Grenelle I de 2009 qui promeut une densification à proximité des axes de transport en commun. C'est plutôt une question de choix politique. Densifier à proximité

des axes de transport collectif permet d'assurer à une ligne un taux de charge à peu près correct. Si les transports en commun précèdent l'urbanisation, les gens sont plus tentés de prendre un bus cadencé. Mais les politiques d'aménagement doivent aussi être conciliées avec l'héritage de l'étalement urbain des décennies passées.

Une autre solution peut être la tarification et l'interdiction du stationnement en centre-ville. Cette tarification peut être segmentée selon le type d'usager et de véhicule, l'heure ou la localisation du stationnement.

Quant à la gratuité des transports, nous pouvons citer pour exemple les villes de Châteauroux et de Dunkerque. À Dunkerque, on a observé un report modal ainsi qu'une hausse de la fréquentation du réseau avec l'apparition de nouvelles catégories d'usagers. Si nous réfléchissons à l'extension de ces solutions à d'autres villes moyennes, plusieurs questions peuvent être soulevées : comment compenser les recettes commerciales et comment financer les investissements à venir. La qualité d'un réseau est évidemment importante pour attirer de nouveaux usagers. La gratuité des transports en commun ne serait-elle pas financée par le contribuable ?

■ Benoît LASSERRE

Merci Madame Zembri. À l'approche des élections municipales, plusieurs partis politiques font campagne autour de la gratuité totale ou partielle des transports collectifs. Je vais donner la parole à Anne-Marie Ghémard. Comment la FNAUT peut-elle militer pour une diminution de la part modale de la voiture au profit des solutions alternatives ?

■ Anne-Marie GHÉMARD, Vice-présidente de la FNAUT



Tout d'abord, je tiens à souligner que nous avons plaisir à vivre dans des villes moyennes, qui sont moins bruyantes. Le coût de la vie y est moins élevé et il est très facile de s'y déplacer... en voiture. J'habite Valence, où l'un des giratoires est congestionné le vendredi soir et le samedi matin. Le temps perdu en moyenne par les automobilistes est de 4 minutes le vendredi soir et 7 minutes le samedi matin. Nous allons investir 28 millions d'euros dans des travaux. Si quelques automobilistes prenaient leur vélo pour passer ce giratoire, les bouchons disparaîtraient. Notre investissement doit être mis en regard du plan vélo de 50 millions d'euros annoncé pour toute la France.

À l'échelle nationale, 31 % des gaz à effet de serre sont émis par les transports collectifs (sans le secteur aérien). En Auvergne-Rhône-Alpes, cette part est de 36 %. Elle est de 47 % dans l'agglomération de Valence et 42 % à Oyonnax. Tout le monde a pris conscience de l'urgence climatique. En métropole, les jeunes ont pris l'habitude d'emprunter une trottinette, un vélo ou les transports en commun. Ils hésitent à revenir dans les villes moyennes lorsqu'elles ne sont pas bien équipées en pistes cyclables.

Les gens ont envie de prendre le vélo, mais ils ont peur de la circulation routière. Dans toutes les villes moyennes, les pistes cyclables actuelles ne sont ni continues ni sécurisées. Pourtant, le vélo est peu coûteux pour les collectivités territoriales. Nous devrions avoir honte de la part modale du vélo. Quant aux piétons, les obstacles sur les trottoirs sont nombreux, notamment pour les poussettes. Il faut faire évoluer les mentalités et arrêter de penser avec le logiciel auto. Quand nos élus marcheront à pied au quotidien, ils verront les obstacles mis aux piétons. Pourquoi les feux sont-ils toujours calculés pour que les voitures puissent passer le plus facilement possible ?

■ Benoît LASSERRE

L'offre de transports en commun n'est-elle pas suffisante pour convaincre les habitants de laisser leur voiture ?

■ Anne-Marie GHÉMARD

Les villes moyennes ont en général fortement investi dans les transports en commun, mais leurs capacités de financement sont limitées par les impôts. Les distances sont cependant beaucoup plus courtes, si bien que la plupart des déplacements peuvent être effectués à pied ou à vélo – surtout avec un vélo électrique. Il me semble que les marges de progrès sont beaucoup plus importantes pour la marche, le vélo et l'intermodalité. Nos alliés sont les élus qui marchent, qui font du vélo et qui prennent les transports en commun.

■ Benoît LASSERRE

Les deux élus qui participent à cette table ronde nous diront s'ils utilisent ces modes de transport. Commençons avec Jean-François Debat, Maire de Bourg-en-Bresse, ville de 43 000 habitants qui fait partie d'une communauté de 74 communes regroupant un peu plus de 140 000 habitants. Comment pouvez-vous développer les transports collectifs pour bâtir une politique d'alternatives à la voiture ?

■ Jean-François DEBAT, Maire de Bourg-en-Bresse

Depuis 2010, je fais 90 % de mes déplacements en vélo. Notre pays s'est bâti autour de l'utilisation de la voiture et de l'étalement urbain. Dans notre agglomération, 80 % des emplois se concentrent sur deux communes. S'il n'y avait pas l'enjeu de la réduction de la pollution, rien ne pousserait à adopter d'autres modes de transport. Les sujets d'encombrement augmentent, mais pendant des années, des aménagements ont été effectués pour assurer la fluidité des



Jean-François Debat (FM)

entrées et des sorties. J'ai pris la décision d'arrêter les aménagements, car c'est une course sans fin.

Nous avons développé une offre de TAD entre les communes de notre communauté d'agglomération et la ville centre selon un rythme qui correspond à la taille de la commune, avec des logiques de parcours le long des pénétrantes. Pour que cela ne devienne pas un taxi, nous en excluons les scolaires – sinon, il est inutile de financer par ailleurs des transports scolaires. Nous souhaitons que le TAD soit utilisé de manière telle que nous soyons incités à créer une desserte régulière avec des véhicules adaptés, ne serait-ce que pour relier les pôles structurants du bassin de vie et de l'agglomération.

Trop souvent, le TER et les transports départementaux ne sont pas pris en compte lors de l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU). Nous nous sommes saisis de cette compétence à l'échelle de la communauté d'agglomération.

En ce qui concerne les transports périurbains, nous misons beaucoup sur un projet d'application de covoiturage pour mettre en relation les usagers. Le covoiturage ne peut voir le jour que si deux contraintes sont levées : le prix (le covoiturage permet de diviser par deux le coût de transport) et la pénalisation-temps. Nous avons donc élaboré un plan de déploiement des aires de covoiturage. Tant que nous n'aménagerons pas des voies d'entrées dédiées aux transports collectifs et aux voitures transportant au moins trois personnes, nous ne pourrons pas faire valoir l'avantage comparatif du covoiturage par rapport à l'autosoliste. En outre, comment vérifier que les places de stationnement réservées au covoiturage sont bien utilisées par des utilisateurs du covoiturage ?

La gratuité des transports collectifs n'a d'intérêt que si nous parvenons à faire monter des cols blancs dans le bus. Sinon, nous nous priverons de recettes sans bénéficier d'un effet de report modal. Dans une communauté d'agglomération comme la mienne, le TAD devrait devenir gratuit par égalité de traitement entre les usagers. Je crois beaucoup au développement du vélo. Dans ma ville, nous avons beaucoup investi dans les infrastructures et commençons à aménager des pistes cyclables bidirectionnelles sur les voies de circulation. Depuis quelques semaines, les vélos en libre-service rencontrent un franc succès. Nous avons aussi instauré un système de location de vélos à la journée, à la semaine ou au mois. L'enjeu est double : d'une part, faire monter sur des vélos des personnes qui n'utilisaient pas ce mode de transport et d'autre part, sécuriser les déplacements à vélo.

80 % des habitants travaillent dans deux communes situées à 20 ou 30 kilomètres. Nous avons donc proposé aux entreprises d'installer des vélos dans les zones d'activités pour que les salariés venus travailler en voiture puissent se rendre à vélo sur le lieu de leur déjeuner ou sur le lieu de leur rendez-vous avec leur banquier. Il faut que les gens ne se sentent pas dégradés socialement du fait de monter à vélo en costume. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je monte sur un vélo tous les jours. Des aménagements sont évidemment nécessaires pour sécuriser l'usage. Si nous partons du principe qu'une bande cyclable peinte d'un mètre quarante ne peut jamais être une solution sécurisée, nous n'obtiendrons jamais de report modal. Il faut donc rechercher des solutions avec des comités d'usagers et envisager d'autres itinéraires.

■ Benoît LASSERRE

Merci M. Debat. Nous allons donner parole à Olivier Gacquerre, votre collègue de Béthune, une ville de plus de 25 000 habitants. Vous êtes vice-président d'une méga communauté d'agglomération regroupant 100 communes et 280 000 habitants. Vous n'êtes pas du même bord politique que M. Debat, mais vous faites partie des maires « nouvelle génération », c'est-à-dire post voiture. Partagez-vous le point de vue de M. Debat quant à l'élaboration de politiques d'alternatives à la voiture ?

■ Olivier GACQUERRE, Maire de Béthune



Olivier Gacquerre (FM)

Nous pouvons pratiquer quasiment la même politique sans porter la même étiquette, car nous sommes très pragmatiques et essayons de nous adapter à la demande des habitants. Les médias essaient de nous faire dire que nous verdissons nos programmes à l'approche des élections. Or, la démarche est beaucoup plus profonde. Nous ne pouvons pas attendre le sort des élections, tous les six ans, pour faire évoluer nos politiques. De plus, je pense que nous partageons tous le principe de l'urgence environnementale. Ce n'est pas une question idéologique. Durant ce premier mandat de maire, j'ai vécu des inondations, des alertes canicule et maintenant, la sécheresse. Nos enfants nous demandent d'agir rapidement. La mobilité est un levier pour développer nos politiques et améliorer notre attractivité. C'est un droit universel.

Je ne veux pas qu'on m'impose un mode de transport. Simplement, le mode de transport individuel ne peut plus exister. À partir du moment où la demande

est supérieure à l'offre, il faut savoir partager. Nous avons individualisé nos comportements y compris dans l'espace public. Ont été retirés de la place publique les bancs, les vélos, les arbres et les poubelles. Nos villes moyennes sont devenues des villes à stock. Sans flux, il n'y a pas de vie. Depuis 2014, nous travaillons au développement de solutions alternatives au travers de la piétonnisation, de l'aménagement de parkings relais et de la mise en circulation d'un bus à haut niveau de service (BHNS) alimenté par l'hydrogène. Ce nouveau réseau s'est traduit par une forte hausse de la fréquentation, induite par la gratuité. Il nous faut maintenant construire des lignes secondaires sur le premier et le dernier kilomètre pour passer du BHNS au RHNS (réseau à haut niveau de service). Je ne crois pas du tout à l'aménagement forcé. En revanche, nous essayons de promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport comme le vélo à assistance électrique via la création d'une prime d'achat.

Nous avons réorganisé la circulation en centre-ville et essayons de promouvoir d'autres modes de transport, progressivement. Cela n'est pas évident, dans la mesure où la compétence mobilité a été transférée à un syndicat mixte des transports qui couvre 150 communes et 600 000 habitants. Cela étant, nous essayons de développer des innovations. À Béthune, nous incubons un projet baptisé Atlas, qui consiste à mettre à disposition des personnes vivant en périphérie une mobylette électrique d'une autonomie maximale de 50 kilomètres. Il s'agit de réintroduire la mobylette sans tuer le vélo.

Les enjeux en termes de changement, de santé et de pouvoir d'achat sont entendus. L'urgence climatique est une évidence. Nous devons donc coconstruire des solutions avec nos habitants, ce qui suppose de faire évoluer la démocratie. La démocratie ne consiste pas à vérifier que les élus prennent le bus, mais à s'assurer qu'ils sont capables de porter la voix de ceux qui prennent le bus. À mon sens, cela s'appelle une démocratie contributive. Par ailleurs, je suis pour la gratuité de l'axe structurant, mais pas de la totalité du réseau.

Enfin, nous avons besoin de TGV et de TER cadencés vers les métropoles, avec des capacités qui nous permettent à la fois d'avoir des trains directs très rapides et des omnibus en complément. Avec Hauts-de-France Mobilités, nous avons créé pass-pass.fr, une plate-forme pour faciliter la mobilité des habitants de la région. Nous avons besoin de lisibilité, de simplicité dans la tarification et de promotion des autres modes de transport. Je crois que nous aurons à l'avenir tous les éléments pour le faire : la volonté, la capacité technologique et technique. Avec la 5G, ce n'est plus un smartphone que nous aurons dans la poche, mais un assistant personnel de vie. Il n'y aura plus qu'à suivre le modèle. Je pense que cela va bien se passer, y compris pour les personnes les plus éloignées de la technologie puisque les communes sont engagées dans la lutte contre « l'illélectronisme ». Cependant ces enjeux justifieront durant encore de nombreuses années la présence des élus et du service public de proximité.

■ Benoît LASSERRE

Très bon plaidoyer pour le service public. Franck Lacroix, Directeur général de TER, vous a entendu. Notre dernier intervenant est Frédéric Baverez, Directeur exécutif groupe France de Keolis, qui gère le réseau de Bourg-en-Bresse. Je vous poserai une question un peu brutale : les villes moyennes intéressent-elles Keolis ?

■ Frédéric BAVEREZ, Directeur exécutif groupe France de Keolis, Vice-président de l'UTP



Keolis opère 90 réseaux de toute taille en France. Le plus petit comporte 17 salariés, contre 4 600 pour le plus grand. Tous les segments nous intéressent et nous déployons une approche adaptée à chacun. Pour répondre aux enjeux de mobilité, il convient d'examiner les évolutions des modes de vie. Dans les villes moyennes, seuls 20 % des déplacements sont liés au travail et 10 % aux études. Plus d'un habitant sur deux de plus de 25 ans ne travaille pas. Les villes moyennes comptent plus de gens âgés de 75 ans et plus que de collégiens et lycéens réunis. La politique de déplacements s'est pourtant souvent structurée autour du trajet domicile-travail ou domicile-études. Il faut prendre en compte la population dans la diversité de ses déplacements et intégrer les problématiques des visiteurs de passage, sachant que, dans une métropole, les visiteurs uniques sont cinq fois plus nombreux que les habitants et, dans une ville moyenne, ces visiteurs uniques sont trois à quatre fois plus nombreux que la population.

Forts de ces constats, nous nous sommes attachés à définir les grandes lignes d'une politique de mobilité à proposer aux collectivités. En matière de transport collectif, il faut quelques lignes fortes ou structurantes. Il faut également des lignes secondaires flexibles qui combinent le meilleur de la ligne régulière avec le meilleur du TAD. L'exemple type est celui des lignes Flexo : le lieu et l'horaire de départ sont garantis mais l'itinéraire est souple. En transport public, le principal défi est de gérer les zones peu denses pour lesquelles le TAD peut désormais apporter une réponse efficace en termes de qualité de service et de coûts : grâce au développement de l'intelligence artificielle, des algorithmes nous permettent en effet d'optimiser quasiment en temps réel (à la demi-heure ou à l'heure) les itinéraires et la prise en charge tout en permettant un groupage effectif des voyageurs. Enfin, le transport collectif peut aider au développement du covoiturage au travers de plateformes de mise en relation ou encore de points d'arrêt sur le réseau.

Par ailleurs, nous sommes convaincus de la nécessité d'intégrer complètement les modes actifs de transport. Nous pouvons mettre des vélos en libre-service, en louer et aider à résoudre les points noirs – ceux par exemple que les cyclistes appellent « le carrefour de la mort ». Il faut également mettre à disposition des abris vélos sécurisés.

La marche est le grand oublié des politiques de mobilité. Elle est bonne à la fois pour la planète et pour la santé et favorise la convivialité. Il faut des trottoirs larges et bien éclairés, des zones piétonnes, des bancs et des toilettes publiques. Dans les grandes villes, entre 20 et 30 % des gens prennent le tramway pour faire moins de trois stations, et le métro pour faire moins de deux stations. Nous encourageons souvent la marche pour désaturer le réseau de transport public.

Il ne faut pas ostraciser la voiture. Dans une même journée, un même usager peut utiliser plusieurs modes de transport. Il faut donc intégrer la voiture dans une politique de mobilité en envisageant le stationnement comme un régulateur. L'installation de parcs relais ou parcs de dissuasion est souhaitable en entrée de ville, sur des axes pénétrants, pour favoriser le report modal vers les transports en commun – avec une tarification nulle ou très faible. En centre-ville, il convient de pratiquer une politique de stationnement en voirie qui favorise la rotation. Une telle politique peut aussi contribuer à la revitalisation des commerces.

En définitive, il faut mener une politique globale. Des applications donnent accès à toutes les formes de mobilité. Quoi qu'il arrive, il faut garder un contact humain. Les personnes qui ne sont pas à l'aise avec les outils digitaux ont besoin d'une réassurance humaine, par le téléphone ou une présence humaine.

L'UTP partage la position de la FNAUT au sujet de la gratuité : nous considérons qu'elle représente une menace pour le transport public. L'augmentation de consommation induite par la gratuité est réelle, mais est plutôt le fait de personnes qui font de la surconsommation. La gratuité donne un argument massue aux adversaires du versement transport. Ce versement transport (8,5 milliards d'euros) a permis à la France de se doter d'un réseau de transport sans équivalent.

■ Benoît LASSERRE

Merci M. Baverez. Prenons quelques minutes pour les questions de la salle.

■ Question de la salle

M. Baverez, ces 8,5 milliards d'euros méritent d'être mis en regard des 135 milliards d'euros destinés au gouddronnage des routes. 27,2 % des revenus des Français sont investis dans le véhicule individuel.

Madame Zembri-Mary, vous avez parlé de taux de charge minimum. Cela signifie que vous voulez rentabiliser les transports.

Quant aux choix politiques, c'est au petit bonheur ou au petit malheur. À mon sens, il est évident que les transports doivent être payés, comme tout service, même si la contribution des employeurs doit augmenter.

■ Question de la salle

Je ne comprends pas pourquoi l'on parle encore de gratuité des transports. À Lyon, les transports publics

sont de très bonne qualité. La fréquentation y est de 350 voyages par an et par habitant. Or, Lyon est la ville de Province où les transports publics sont les plus coûteux. À Aubagne, les transports sont gratuits, mais la fréquentation des transports publics y est inférieure à la valeur moyenne des villes de même importance.

■ Benoît LASSERRE

Je vous invite à porter ce discours auprès des candidats aux municipales.

■ Question de la salle

Est-il envisageable d'utiliser un même titre de transport pour plusieurs réseaux, de manière à simplifier la vie des gens ?

■ Anne-Marie GHÉMARD

En Auvergne-Rhône-Alpes, vous pouvez utiliser la même carte pour les TER et les transports de Grenoble.

■ Frédéric BAVEREZ

À Rennes, il existe la carte Korrigo et dans le nord, le Pass Pass. Les cartes nationales n'existent qu'aux Pays-Bas et en Suisse.

■ Jean-François DEBAT

Nous avons également créé le pass Oura. Néanmoins, les développements visant à connecter le réseau avec les villes moyennes sont très onéreux. Quant à la gratuité, je ne l'exclus pas, mais ne milite pas en sa faveur. Tout dépend des circonstances locales.

■ Benoît LASSERRE

Vous ne ferez donc pas campagne à Bourg-en-Bresse en faveur de la gratuité.

■ Jean-François DEBAT

Je ferai campagne sur l'idée que nous allons l'étudier. Je ne suis pas sûr que les conditions de notre réseau la rendent possible, de même que les conditions d'égalité entre les usagers.

■ Olivier GACQUERRE

Pour investir, il faut partager les rôles. Le dernier kilomètre est du ressort des collectivités territoriales. Si nous commençons à tous vouloir faire le métier des autres, cela va poser problème en termes de répartition des fonds.

Au-delà de la mobilité des personnes, il ne faut pas oublier la mobilité des biens. Nous avons des problèmes de congestion liés à la logistique urbaine.

Enfin, nous n'avons pas évoqué la question du péage urbain à l'échelle des villes moyennes.

■ Jean-François DEBAT

Une personne de la salle a abordé l'écart entre l'investissement sur la route et en matière de transports collectifs. Les travaux sur les routes sont financés par les départements. Le bloc communal intervient sur les transports collectifs. À l'échelle nationale, l'on ne peut faire des reports sans organiser une redistribution des ressources entre collectivités.

Table ronde n°2 : L'accès aux villes moyennes par train et autocar



Table ronde n°2 (FM)

Animateur : Pierre Zembri, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée

Participants :

- Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV
- Frank Lacroix, directeur général TER, SNCF Mobilités
- Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT
- David Valence, vice-président de la Région Grand-Est, maire de Saint-Dié
- Edouard Hénaut, Directeur Général France de Transdev

■ Pierre ZEMBRI, Professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée

Nous changeons d'échelle pour aborder les transports par train et autocar, avec trois représentants des transporteurs, un représentant des territoires et une représentante des usagers. Je vous propose de commencer par le représentant des territoires, David Valence. Comment pouvons-nous faciliter l'accès aux villes moyennes ? Vers quoi cette accessibilité doit-elle être ciblée : des villes de même importance ou bien Paris ? Certaines dessertes ont-elles plus de valeur que d'autres ? Le rail a-t-il plus de valeur que la route ?

Nous demanderons ensuite aux représentants des transporteurs leurs idées pour fiabiliser la desserte des villes moyennes, la rendre plus désirable et plus efficace.

■ David VALENCE, Vice-président de la Région Grand-Est, Maire de Saint-Dié



Une ville moyenne joue un rôle de centralité. Cela la définit. Les villes moyennes font la singularité de la France à l'échelle de l'Union européenne. C'est à l'échelle des villes moyennes que le sentiment républicain s'est ancré dans l'Histoire française, et c'est aussi dans ces villes de taille moyenne que l'on rencontre le vote Rassemblement National le plus important, car c'est sans doute dans ces villes que le sentiment de déclassement est le plus marqué. Par ailleurs, le besoin de lien entre les villes moyennes et les métropoles s'exprime dans les deux sens. Sur la ligne Molsheim-Strasbourg, il y a plus d'usagers sortant de Strasbourg le matin que d'usagers entrant à certaines heures. Pourtant, l'on pense davantage aux usagers entrants.

Dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET), nous avons souhaité insister sur deux types de liaisons qui constituent les deux colonnes vertébrales de notre politique de mobilité : le transfrontalier (le Grand Est est la seule région française à avoir pour voisins quatre Etats souverains) et le lien entre villes moyennes et métropoles (Strasbourg, Metz, Nancy et la communauté urbaine de Reims).

Le miracle technologique que nous sommes en train de vivre en matière de mobilité – qui est singulièrement arrimé au numérique – n'épuise pas la question des infrastructures. La mobilité a souvent été présentée comme étant avant tout liée aux infrastructures, mais une telle conception a bien des défauts, en particulier celui de mettre de côté l'approche voyageur. En dehors de quelques lignes ferroviaires assurant des liaisons entre villes moyennes, une grande partie des lignes capil-

lares ou de desserte fine du territoire relient les villes moyennes aux métropoles. Il ne faut pas considérer que la question des infrastructures est secondaire.

Les solutions innovantes pouvant se développer dans l'espace métropolitain sont à peu près connues, que ce soit en matière de mix énergétique, d'ultra-cadencement (projet de RER métropolitain) ou d'intermodalité. Toutes les études montrent que seule une infime minorité des Français utilise l'ensemble des possibilités offertes par le numérique. En matière de transport, ce à quoi nous nous heurerons toujours, c'est la liberté du choix du citoyen par rapport aux moyens d'information et de transport.

En revanche, il reste beaucoup à faire en termes de mobilité entre les villes moyennes et les métropoles. Il est très important d'aménager les gares des villes moyennes. Ces villes assument des fonctions de centralité souvent sous-estimées sur les espaces ruraux qui les environnent. Tout reste à imaginer pour les relier. Le TAD permet de répondre à ce besoin à coût maîtrisé, mais ce ne peut être la solution.

Dans le Grand Est, nous nous sommes lancés dans une politique assez volontariste. Nous avons saisi la chance de l'ouverture à la concurrence sur des lignes considérées comme petites et assurant des liaisons entre villes moyennes et métropoles. Nous espérons réinvestir les économies dans la densification de l'offre, voire envisageons de rouvrir certaines lignes fermées.

■ Pierre ZEMBRI

Merci beaucoup. Nous passons la parole à Christiane Dupart pour recueillir le point de vue des usagers.

■ Christiane DUPART, Vice-présidente de la FNAUT



Durant l'été, les médias ont beaucoup parlé des « trains fantômes ». Dans les villes moyennes, ce sont les gares qui ont trop souvent un aspect fantomatique : horaires d'ouverture réduits, guichets fermés, trains qui ne s'arrêtent plus... Pourtant, les habitants de ces villes et de ces territoires sont bien vivants et ils ont besoin de transports pour accéder aux services essentiels : administration, hôpital, lycée ou tribunal. Les transports collectifs étant défaillants, c'est la voiture qui reste le moyen de mobilité le plus emprunté.

Quelques exemples de la dégradation des services ferroviaires : Les relations directes entre de nombreuses villes moyennes ont disparu (par exemple, Lorient/Saint-Brieuc, Troyes/Auxerre, Châteauroux/Montluçon). La liaison transversale Toulouse/Lyon a également disparu, alors qu'elle desservait des préfectures

(Albi, Rodez, Mende, Le-Puy-en-Velay). La Bretagne intérieure est un désert ferroviaire, mais en revanche elle comporte de nombreuses routes.

Pour certaines villes, le TGV est une chance mais on assiste à une régression des dessertes en bout de ligne, telles que Annecy, Arras ou Draguignan. Le « cabotage » du TGV vers les villes moyennes est quasiment devenu un gros mot.

L'offre des trains Intercités – trains des villes moyennes par excellence – s'est également dégradée au fil du temps. Quelques exemples parmi bien d'autres: Cambrai, Chalons en Champagne, Noyon, Souillac, Vierzon sont peu ou mal desservis.

Beaucoup de « petites lignes » qui relient des villes moyennes et desservent des bourgs (Abbeville/Le Tréport, Laon/Hirson par exemple) sont actuellement très menacées, alors qu'il est nécessaire de relier les petites villes aux villes moyennes pour un meilleur aménagement des territoires ruraux.

Qu'en est-il des transports collectifs sur route ?

Ce sont souvent des liaisons scolaires, calquées sur le rythme scolaire et donc inadaptées aux relations commerciales et dotées d'une information déficiente.

Les « cars Macron », quant à eux, relient principalement les métropoles. Des essais ont été faits pour relier les villes moyennes, avant d'être abandonnés par souci de rentabilité. On peut citer par exemple la relation Laon-Lille qui vient d'être supprimée. Il s'agit le plus souvent d'une offre purement commerciale sans préoccupation de service public ou d'aménagement du territoire.

Du point de vue des usagers des transports publics, ce constat est affligeant, alors que les besoins de mobilité sont en augmentation dans tous les territoires, l'actualité, avec les manifestations des gilets jaunes, l'a bien montré. Il est nécessaire en outre de réagir face à l'urgence climatique.

Quelles solutions face à ces défis ?

Le réseau ferroviaire est une vraie richesse, il est très bien maillé, avec de nombreuses lignes innervant toutes les régions. Encore faut-il ne pas fermer des lignes et réduire l'offre. La FNAUT ne veut certes pas revenir au réseau Freyssinet, mais nous pensons que le rail est adapté comme ossature structurante. Il faut valoriser ce réseau exceptionnel en développant les offres régionales et interrégionales.

L'autocar est bien sûr un complément du train, il est un maillon de la chaîne de transport, l'important est d'éviter la concurrence entre les deux modes.

Lors des Journées du transport public à Nantes, j'ai été frappée de constater que l'on faisait peu de cas de la mobilité vers et entre les villes moyennes, alors qu'elles jouent un vrai rôle d'articulation entre les territoires ruraux et les grandes villes. Les nouvelles mobilités (covoiturage et autopartage) ne sauraient remplacer l'ossature qu'apportent les transports classiques (train et car). Nonobstant le miracle technologique, les infrastructures restent fondamentales pour faire face à l'urgence climatique et aux besoins des habitants en transport collectif.

Pour que les villes moyennes soient bien prises en compte, encore faut-il bien orchestrer la gouvernance

au niveau régional. Le fait que les régions deviennent les chefs de file de la mobilité, devrait améliorer les articulations entre les différents niveaux, grandes villes, villes moyennes et bourgs ruraux et faciliter les liaisons interrégionales. Mais il ne faudra pas réitérer les mêmes erreurs et privilégier les liaisons rapides entre métropoles au détriment des villes moyennes et pour donner un exemple récent, oublier Evreux sur la liaison Caen/Paris.

Nous avons besoin d'un schéma national des services de transports pour obtenir une coordination de la mobilité entre Etat et régions. Celui-ci, annoncé pour 2014, n'a toujours pas été voté.

L'accessibilité des villes moyennes découlera aussi de l'amélioration de l'intermodalité. Les gares, ferroviaires et routières, sont des éléments fondamentaux des cœurs de ville qu'il faut redynamiser. L'aménagement des pôles multimodaux sont à repenser dans cette perspective, afin de limiter l'usage de la voiture et développer les modes alternatifs.

Enfin, comme nous l'ont montré les événements de ces derniers mois, les citoyens ont besoin d'être écoutés. Les usagères et les usagers ont une véritable expertise au quotidien, ils doivent être entendus et être associés à la gouvernance des mobilités. On parle beaucoup de co-élaboration, mot magique qui reste à pratiquer. La LOM vise la mobilité partout et pour tous, mais il faut ajouter *avec tous*, pour obtenir un vrai report modal.

■ Pierre ZEMBRI

La parole est aux transporteurs. Commençons par Franck Lacroix.

■ Franck LACROIX, Directeur général de TER, SNCF Mobilités



Franck Lacroix (FM)

Les acteurs de la mobilité (décideurs, acteurs, voyageurs, citoyens) ont un défi collectif à relever : celui d'inventer un nouveau système des mobilités. Dans les territoires « moins denses », les habitants n'ont pas d'autre solution que d'avoir leur propre voiture. Nous connaissons les problèmes économiques et environnementaux que cela engendre. Il s'agit de passer d'un système de solutions de transports en commun fonctionnant en silos, à un système de transports en commun élargi à de nouvelles formes de mobilité partagée et connectés entre eux. De par sa grande capacité, le train est une artère. J'ai bien entendu que le Maire de Béthune nous attendait sur le train, et non sur le dernier kilomètre. C'est aussi mon avis.

Il nous faut progresser sur quatre axes. Le premier est la qualité du service offert par le train. En ce qui concerne le TER, nous avons remis à l'heure 30 % des

trains qui étaient en retard. Actuellement, 7 % seulement des TER sont en retard. Mon objectif est de faire en sorte que la SNCF devienne la référence en termes de régularité. Nous avons pris un engagement en ce sens. Notre parcours est d'ailleurs salué par les voyageurs. En Bretagne, la régularité des TER est de 97 %.

Le deuxième axe concerne l'articulation des dessertes entre TGV et TER, avec la coordination des élus du territoire. Nous pouvons prolonger le TGV à cet effet, comme en Bretagne.

Le troisième axe est relatif à l'accessibilité des villes moyennes au TGV par l'intermédiaire de nos offres Chrono et Proxi. Cette dernière concentre plus de la moitié de nos TER.

Le dernier axe consiste à relier les villes moyennes entre elles, notamment au travers de Chrono. Depuis deux ans, notre offre s'est développée de 4,5 %. A partir de 2020, nous augmenterons l'offre du TER en Occitanie de 11 % et celle en Normandie de 18 %. Dans les Hauts-de-France, le nouveau service annuel de TER nous permettra d'augmenter l'offre de TER à grande vitesse de 40 % parallèlement à une hausse de l'offre globale TER de 4 %. Grâce aux efforts sur la régularité de nos trains, le nombre de voyageurs est reparti en croissance. Aujourd'hui, les coûts sont donc maîtrisés.

Il ne faut pas craindre la multiplication des offres : plus le voyageur dispose de solutions pour l'informer sur les offres de transport multimodales, plus il y aura de monde à bord. La LOM nous invite à interconnecter ces offres.

■ Pierre ZEMBRI

Merci beaucoup pour ce discours très positif. Nous allons passer aux solutions routières et aux services librement organisés (SLO) avec M. Barrault.

■ Jean-Sébastien BARRAULT, Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)



Jean-Sébastien Barrault (FM)

15 000 villes bénéficient d'une desserte de transport conventionné par autocar, soit 120 000 liaisons qui relient les villes moyennes entre elles et les villes moyennes aux métropoles. Les liaisons longue distance étaient le maillon manquant. Il a été comblé par la loi Macron d'août 2015 qui a instauré les SLO par autocar.

Quatre ans plus tard, le réseau de lignes par « autocar Macron » n'est pas stabilisé, mais répond à un vrai besoin. Nous avons dénombré 9 millions de voyageurs en 2018. Les craintes quant à la concurrence vis-à-vis du ferroviaire étaient infondées puisque le trafic ferroviaire a augmenté. Nous offrons une liberté de choix

supplémentaire aux usagers. Les SLO desservent bien des villes moyennes, et pas seulement des métropoles. Ce sont 328 communes dont 90 % comportent moins de 100 000 habitants. 73 communes préfectorales sont également desservies. 24 % de la population française a une ligne d'autocar Macron à sa disposition. Plus de 60 % de la population dispose d'un point d'arrêt pour l'une de ces lignes à moins de 10 kilomètres. La part des voyageurs qui utilisent ces autocars pour se rendre à Paris ne cesse de décroître (48 % en 2018). Au contraire, les voyageurs recourent à ces lignes pour des liaisons transversales et rejoindre des villes moyennes.

Le mode autocar a certes été valorisé, mais l'offre reste faible sur un certain nombre de liaisons, et parfois peu attractive. Les opérateurs n'étant pas subventionnés, il est normal qu'ils essaient d'atteindre l'équilibre économique. Avoir une part de marché extrêmement faible sur un axe très structurant est alors préférable à une grosse part de marché sur un axe peu fréquenté. Les deux opérateurs autour desquels se concentre le marché sont encore déficitaires.

Il faudra donc trouver un moyen d'équilibrer les services pour assurer la pérennité du mode autocar. La solution n'est pas d'augmenter le prix, mais d'adapter l'offre le plus finement possible à la demande. Par ailleurs, il faut que les collectivités s'emparent de la problématique du stationnement.

■ **Pierre ZEMBRI**

Merci. Je donne la parole à M. Hénault.

■ **Edouard HÉNAUT, Directeur général France de Transdev**



Mme Dupart, l'un de mes amis est maire du village de Gourin, en Bretagne intérieure. Pour m'y rendre depuis Paris, mon Assistant m'a conseillé de prendre le train jusqu'à Quimper, puis de louer une voiture. J'ai finalement décidé, après avoir pris le Transilien jusqu'à la gare Montparnasse, de prendre le TGV jusqu'à Guingamp, puis de faire la liaison Guingamp-Carhaix avec les cars Transdev, et enfin de recourir au réseau BreizhGo. Le retour a été plus difficile ; il m'a fallu louer une voiture jusqu'à Guingamp.

J'ai vécu jusqu'à 18 ans dans l'Orne. Pour retrouver mon grand-père à Paris durant les vacances de la Toussaint, il me fallait faire 35 kilomètres jusqu'à Flers avant de prendre le Corail. Une ville moyenne est une centralité entre la ruralité et la métropole. Des plans sont déployés par l'Etat dans le cadre des opérations « Cœur de ville » pour développer l'at-

tractivité du cœur de ville. Selon une enquête menée avec Régions de France et IPSOS, 87 % des Français utilisent leur voiture pour la vie de tous les jours. 21 % n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture. La gare est le totem, l'église au milieu du village, qui assure le rayonnement des villes moyennes.

A titre d'exemple, l'offre de mobilité de Lunéville a été organisée pour répondre aux besoins d'un territoire élargi, au-delà de la communauté de communes. Le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) du Pays du Lunévillois est le seul PETR doté de la compétence d'autorité organisatrice.

Deuxième exemple : la ville de Roanne se perçoit comme le dixième arrondissement de Lyon, mais il reste à développer sa connexion avec la métropole. L'exemple de Beauvais est intéressant du point de vue de ses dynamiques territoriales d'influence. Ses enjeux de mobilité sont nombreux, qu'il s'agisse des trajets domicile-travail ou en direction de l'aéroport.

Dans des villes moyennes situées à proximité des métropoles, il faut adapter l'offre en permanence. Autre exemple : Brive-la-Gaillarde et Tulle sont alimentées par une ligne secondaire ou « tiroir ferroviaire » qui permet à Brive-la-Gaillarde de bénéficier d'une ligne de vie avec une liaison Intercités entre Paris et Toulouse, tandis que Tulle n'a qu'une ligne de survie incarnée par le TER qui la relie à Brive-la-Gaillarde.

Si la desserte ferroviaire a son importance dans le processus de revitalisation des villes moyennes, la route joue aussi un rôle essentiel. Des complémentarités avec les transports collectifs à haut niveau de service doivent donc être mises en œuvre au travers des cars, à l'instar des liaisons Bordeaux/Cap Ferret, Agen/Villeneuve, Brive-la-Gaillarde/Limoges, Bordeaux/Creon.

Le SMT d'Artois-Gohelle, qui fédère 150 communes de 652 000 habitants, a développé des lignes BHNS complètes (réseau Tadao). Des lignes Bulles ont été dessinées pour desservir les principales zones d'emploi du bassin minier et relier l'ensemble des zones aux nœuds urbains du territoire (gares, centres-villes, zones commerçantes et touristiques, quartiers en plein renouveau). De par leur qualité de service, ces lignes Bulles ont été primées par le Forum de l'Economie et de l'Attractivité des Territoires.

C'est en combinant la réouverture de petites lignes, en tenant compte de l'intérêt du voyageur et en favorisant la complémentarité avec les lignes de car que l'on peut construire un maillage efficace et qui vous permette de voyager dans de bonnes conditions.

■ **Pierre ZEMBRI**

Merci. Cet échange nous incite à nous questionner sur les enjeux, les acteurs et les opportunités.

■ **Franck LACROIX**

Je sais combien le Ministre a poussé, dans le cadre de la LOM, l'émergence de solutions digitales qui permettent à tous les acteurs de vendre de manière fluide l'ensemble des mobilités interconnectées. Nous nous y préparons au travers de notre solution (l'Assistant mobilité de la SNCF). Les régions et les métropoles ont décidé de s'emparer du sujet, nous entendons leur apporter des solutions.

Clôture du colloque



■ Bruno GAZEAU, président de la FNAUT

Monsieur le Ministre, la FNAUT et les usagers sont très honorés de votre réponse positive à notre invitation à parler de l'accessibilité des villes moyennes. Il y a deux ans, nous avons organisé un colloque pour alerter sur la situation du ferroviaire, que nous jugions catastrophique. Depuis, le pacte ferroviaire dont vous avez été le rapporteur est passé par là. Franck Lacroix nous a fourni quelques chiffres qui ont répondu à nos attentes. Je suis heureux d'entendre que la ponctualité et la fréquentation s'améliorent. Il faut répondre aux besoins de mobilité des villes moyennes. En tant qu' élu de la région de Limoges, vous êtes bien informé de leurs difficultés. Nous espérons que M. Farandou poursuivra les efforts. Nous nous inquiétons néanmoins de la situation des petites lignes, ô combien importantes pour les usagers. Enfin, Monsieur le Ministre, nous espérons que vous nous direz quelques mots du rapport Philizot.

■ Jean-Baptiste DJEBBARI Secrétaire d'Etat chargé des Transports



Jean-Baptiste Djebbari (FM)

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,
Merci de votre invitation. Merci Franck Lacroix pour ce renvoi de balle qui souligne l'agilité de la

SNCF en toute matière et en toute circonstance. Je vous livrerai quelques convictions acquises au fil de mon apprentissage personnel de ces questions de mobilité. Tout doit être passé au tamis des territoires et de l'écologie, quand on sait l'aspiration des jeunes à plus de cohésion sociale. Les mobilités sont un vecteur fondamental de cette cohésion. L'écologie nous oblige tous à l'action.

S'agissant des mobilités sur le territoire de Limoges, j'avais la conviction que les trajets domicile-travail étaient prépondérants et concernaient largement les trajets des petites villes vers l'agglomération limougeaude. J'ai été contredit sur ces deux points par une étude réalisée par Keolis : non seulement les flux étaient très équilibrés, mais aussi les flux domicile-travail et domicile-études ne représentaient qu'un trajet sur deux. 30 % des trajets avaient une cause sociale (aller chez le médecin, faire des courses, rendre visite à ses amis...).

La transformation des usages est traversée par la révolution numérique, qui est à la fois une opportunité et une difficulté. Parfois, le chaos s'installe dans les grandes villes. Les trottinettes – que j'utilise – questionnent le rôle de l' élu et la capacité des collectivités à réguler l'espace public.

L'urgence climatique se traduit concrètement par une injonction de voyager à plusieurs, dans des véhicules plus propres, avec toutes les difficultés que cela peut soulever dans les territoires. Cette transition doit se construire dans le temps et en tenant compte de la vie des gens. Une transition n'est pas une rupture.

Au travers du pacte ferroviaire, l'Etat a repris une part substantielle de la dette de la SNCF pour lui permettre d'être plus résiliente et de continuer à investir dans le réseau de proximité cher à Franck Lacroix. Nous essayons en outre de dynamiser les outils qui sont à la disposition des collectivités, à commencer par l'ouverture à la concurrence sur le TER ou les trains conventionnés. La LOM pose des avancées considérables en termes d'écologie, de pouvoir d'achat, d'action dans les territoires et traduit aussi

une préoccupation sociale. Par exemple, les zones à faible émission donneront des résultats perceptibles en termes de qualité de l'air et de santé-environnement. Quand on sait que 40 % des émissions de gaz à effet de serre sont aujourd'hui le fruit de la livraison logistique intra-urbaine, on voit à quel point des actions volontaristes et concertées peuvent conduire à des résultats impressionnants. Nous avons également à traiter des sujets prospectifs autour de l'hydrogène, qui intéressent la cohésion des territoires. Alstom et la SNCF sont à la manœuvre. Quatre régions pilotes ont manifesté leur intérêt pour la mise en circulation d'un train alimenté en hydrogène. La coalition territoriale des usagers et des élus fera beaucoup en la matière. En outre, la LOM propose de construire un cadre social adapté pour les travailleurs indépendants inscrits sur les plateformes de services de mobilité, pour leur permettre d'acquérir des droits, notamment pour la retraite.

Il nous reste à traduire en actes ce qui a été une préoccupation majeure des Français, qui a été mise en avant lors du mouvement des Gilets Jaunes : la perception d'un recul de l'Etat dans les territoires, d'un service public en délitement et d'un réseau vétuste. Il nous faudra pratiquer de façon plus systématique des démarches ascendantes. La plate-forme France Mobilités permet de faire remonter les initiatives des usagers, de les expérimenter et d'en tirer des conclusions pour éventuellement les généraliser. Le rapport Philizot opère un diagnostic très précis du coût et de l'état des lignes, mais les embryons de solutions proposés ne sont pas suffisants en l'état. En ce qui concerne la ligne Brive-la-Gaillarde/Limoges, l'on peut se dire que la solution n'est pas ferroviaire et donc remplacer les rails par du BHNS par exemple, mais les élus veulent une solution ferroviaire. Par conséquent, je pense qu'il faut créer une filière du train léger en France. C'est une opportunité industrielle pour des opérateurs français et étrangers. Le rapport Philizot sera complet et publié lorsqu'il comprendra un volet d'action. Nous avons donc une réflexion à conduire avec les régions.

Enfin, le rôle de l'utilisateur est éminent. Si l'on s'en tient à la rationalité financière, les transports sont financés à 30 % par les billets des usagers. Je ne doute pas que la gratuité est possible quand des élus s'engagent et qu'ils ont l'onction démocratique pour le faire, mais je suis convaincu que les transports gratuits n'existent pas. En effet, leur coût est payé par l'utilisateur et les contribuables (entreprises et particuliers). Nous devons trouver des manières plus modernes de promouvoir le rôle des usagers, notamment au travers de la démocratie délibérative.

■ Bruno GAZEAU

Merci Monsieur le Ministre. Le champ de consultation des usagers, avec un comité des partenaires, nous convient bien. Cependant, nous voulons donner notre avis sur la vision stratégique et voulons donc être consultés sur le cahier des charges que les AO seraient amenées à élaborer pour choisir des opérateurs. Nous avons notre mot à dire sur la qualité de service et l'information voyageur, et sur la manière dont les services sont exécutés.

Comme les lois précédentes, une chose fait défaut dans la LOM : si elle donne des droits aux usagers, elle ne leur permet pas de les opérer, car nous ne disposons pas des moyens financiers pour le faire. Dans sa première version, la LOM prévoyait un financement des fédérations des usagers des transports. Pour que les usagers puissent participer aux débats de manière éclairée, ils doivent être formés. Je souhaiterais qu'une prochaine loi de finances réintègre un financement de ces fédérations.

■ Jean-Baptiste DJEBBARI

Nous en discuterons. Les usagers sont en position permanente de faire pression sur les élus au travers des réseaux sociaux et du bulletin de vote. Chacun doit être dans son rôle. Des choses bien énoncées permettent de créer la clarté politique sur ces sujets si importants.

Les déplacements dans les villes moyennes

Colloque organisé à Paris
le 10 octobre 2019

