



DES VOIES DE PROGRES POUR LES DEPLACEMENTS DES FRANCAIS

Jean-Louis ROHOU
Groupe Lasaire Transport

QUELQUES ASPECTS ESSENTIELS ET PREALABLES :

- *l'urgence des mesures destinées à lutter contre le réchauffement climatique, lesquelles font aujourd'hui l'objet d'un soutien de plus en plus populaire, notamment chez les jeunes, est manifeste. Or les activités de transport, qui représentent plus de 30% de la consommation d'énergie finale en France, sont fortement émettrices de gaz à effet de serre (GES) (39%). Le transport routier – véhicules individuels et véhicules utilitaires – est particulièrement concerné (80% des consommations), et, bien sûr le transport aérien (15%) et aussi maritime.*
- *les activités de transport et la mobilité intéressent la vie quotidienne des Français : activité professionnelle et emploi, vie scolaire et universitaire, logement et lieu d'habitation, bruit, lieux de consommation, activités sportives et de loisirs, vacances, organisation des déplacements et aspects institutionnels, etc. D'où la **nécessité d'une approche globale du problème du transport et de la mobilité**, prenant en compte l'ensemble des éléments précités, ainsi que les enjeux futurs.*
- *tout déplacement, qu'il soit individuel ou collectif, a un coût, souvent élevé : infrastructures, véhicules individuels ou collectifs, fonctionnement et exploitation des véhicules et des réseaux. La question de la répartition de ces coûts entre les bénéficiaires (individus, employeurs, centres commerciaux), l'Etat et les collectivités, est évidemment centrale. **Il ne saurait être question que le coût des déplacements soit entièrement ou principalement supporté par la seule catégorie de bénéficiaires que sont les utilisateurs quotidiens.***

Le présent document aborde essentiellement les déplacements urbains et dans les grands bassins d'emploi. Cela ne veut pas dire que la question du transport collectif interurbain, qu'il s'agisse de déplacements à caractère professionnel ou à vocation touristique, par utilisation du train ou des « cars Macron », ne mériterait pas un examen attentif, notamment en termes d'organisation, de créativité, de productivité et d'innovation. Cela pourrait faire l'objet d'un autre document Lasaire.

LIMITER LA DEPENDANCE A LA VOITURE INDIVIDUELLE, pour des raisons de coût, pour l'utilisateur, mais aussi pour la collectivité : pollution, occupation de voirie (circulation et stationnement)

Cela passe d'abord par le développement du transport collectif : train, autocar, tramway et autobus.

Un renforcement et une densification des réseaux de transport collectif sont nécessaires dans les agglomérations et plus largement dans leurs bassins d'emploi ou de chalandise. A cet égard, un

renforcement de l'analyse de la demande de déplacement semble nécessaire. Il n'est par exemple pas acceptable que des zones d'emploi ou de commerces périphériques de grandes villes ne disposent pas de desserte de transport collectif correcte. Pour d'autres zones moins denses, l'utilisation du **transport à la demande (TAD)** pourrait être développée et facilitée à l'aide des nouvelles technologies de l'information (réduction significative des délais de réservation, établissement et précision des points de desserte).

Il convient que ce développement du transport collectif prenne d'abord en compte les déplacements domicile-travail, **le transport collectif étant particulièrement bien adapté à des déplacements de masse sur de courtes plages horaires.**

Mais le transport collectif doit aussi permettre les déplacements scolaires et universitaires qui concernent d'autres lieux et d'autres horaires. Il est aussi nécessaire qu'il soit adapté à d'autres besoins : déplacements administratifs, de santé (médecins, centres de santé et hôpitaux), activités sportives, centres commerciaux, cela sans oublier que des salariés ont des horaires décalés et sont souvent contraints à une dépendance de la voiture particulière.

La question des déplacements de loisirs, en particulier ceux du week-end et de la soirée, mérite d'être posée. Ceux-ci sont en plein développement, mais les réseaux de transport collectif sont souvent très allégés le week-end, quand ils ne sont pas inexistantes. Le choix du transport collectif pour ces types de déplacements devrait pouvoir être possible (cela le fut dans le passé en Ile de France, notamment), ne serait-ce que pour répondre à la saturation des axes routiers de retour vers les grandes villes le dimanche soir.

Il faut aussi de s'appuyer sur les nouveaux instruments de la mobilité, qu'ils soient physiques ou immatériels.

Il y a d'abord, bien sûr, **le covoiturage**, même s'il n'élimine évidemment pas la dépendance à la voiture particulière, mais en réduit un peu les effets négatifs.

L'arrivée de **nouvelles technologies** ou le perfectionnement sensible de moyens traditionnels, est aussi une source de progrès : la voiture est actuellement d'un poids démesuré pour un utilisateur unique. Pour les déplacements sur de courtes distances, des engins légers et à vitesse limitée, comme le vélo électrique, la trottinette électrique, les quadricycles électriques sont autant d'instruments en plein développement bien adaptés.

Néanmoins se pose le problème de la coexistence de ces engins légers sur des voiries parcourues par des voitures et camions conduits souvent de façon nerveuse en heure de pointe. Il faut que le très fort développement actuel de ces petits engins s'accompagne de **mesures impératives de sécurité**, aussi bien en ville (couloirs réservés) que hors agglomération (voies réservées). De telles mesures sont absolument nécessaires pour que l'engouement actuel pour ce mode de déplacement ne se traduise pas par un grand nombre de victimes, ce qui semble se dessiner. L'utilisation de « vêtements airbag » pourrait constituer une piste intéressante pour limiter les conséquences des accidents.

Mais la mise en place de voies réservées, même si elle pourrait s'effectuer dans certains cas par une réduction des voies ouvertes à la circulation des voitures et camions (et en sachant gérer le mécontentement des conducteurs concernés !), s'accompagnera d'importants travaux de voirie et donc d'investissements auxquels beaucoup de collectivités ne pourront faire face. Et pourtant la sécurité des déplacements quotidiens, en particulier des jeunes utilisateurs, nombreux à pratiquer la trottinette, est essentielle, et elle est indispensable pour pouvoir préconiser un report vers ce mode de déplacement.

Sans vouloir les présenter comme le remède universel aux problèmes de déplacement – et repousser ainsi les améliorations immédiates – les **véhicules autonomes** peuvent constituer, pour le transport collectif, une perspective intéressante qu'il conviendrait de développer.

Le transport routier de fret doit absolument être pris en compte, d'abord parce qu'il constitue un émetteur essentiel de GES et que la politique des transports actuelle tend à lui donner un rôle universel, l'usage du transport ferroviaire de fret ne faisant l'objet d'aucun encouragement, ni des pouvoirs publics, ni de la SNCF. Et, en dehors de quelques véhicules de livraison, on ne voit pas très bien comment, de façon réaliste et concrète, le parc de camions lourds pourrait, à court et moyen terme, passer à l'électricité. La perspective d'une utilisation du moteur à hydrogène doit être envisagée pour le transport à longue distance.

La distribution en ville et dans les centres commerciaux périphériques s'appuie uniquement sur le camion. La multiplication des sites de vente sur Internet, la concurrence entre ces sites, souvent sur la base de la réduction des délais de livraison, l'arrivée de produits frais et périssables sur ce marché, en plus d'une aggravation des conditions de travail sur les différents maillons de la chaîne logistique, entraîne un fort accroissement de la circulation de petits véhicules utilitaires de livraison de colis, la difficulté de leurs conditions de stationnement, sous la pression permanente d'une réduction des délais de livraison.

Comme une politique de transport, notamment en agglomération, s'appuie, comme on l'a vu, sur un certain partage de la voirie, **il est nécessaire que cette politique prenne en compte la circulation des véhicules utilitaires en ville** : horaires de livraison limités dans la journée, véhicules électriques (éventuellement sans contraintes horaires), mais aussi et surtout, réexamen de l'ensemble de la chaîne de transport, depuis les lieux de production ou d'entreposage jusqu'aux plateformes de distribution multirégionales et au client final.

Compte-tenu du développement très important des livraisons de repas à vélo ou cyclomoteur dans les grandes agglomérations, outre les conditions de travail et de rémunération des livreurs souvent plus que médiocres, la question de la sécurité de ces opérations, menées, là aussi sous la pression des délais, au milieu d'une circulation urbaine dense, nécessite une approche particulière pour réduire les dangers encourus par ces livreurs en deux roues.

LE COUT DU TRANSPORT ET LES CONDITIONS DE SA COUVERTURE

Sans vouloir se lancer dans une analyse approfondie du coût des systèmes de transport, cela d'autant qu'on peut espérer que les suites du mouvement des « gilets jaunes » et du « Grand Débat » pourront faire avancer le sujet, il convient de rappeler quelques éléments :

- les réseaux de transport représentent des sommes considérables pour les différents gestionnaires routiers (communes, départements, Etat) en investissement, en entretien et exploitation, il en va de même pour les réseaux de transport collectif, en particulier les plus lourds (trains, métros, tramways). Ils représentent un important potentiel d'emploi (de l'ordre de 100 000 salariés, en comptant l'exploitation des services, les constructeurs de matériels et équipements).
- les bénéficiaires de ces infrastructures sont leurs usagers directs, mais pas seulement : les entreprises disposent, grâce à ces réseaux, des personnels qualifiés dont elles ont besoin - c'est ce qui justifie le « **versement transport (VT)** » rebaptisé « versement destiné au financement des services de mobilité » dans le projet de loi d'orientation des mobilités-, les centres commerciaux et les activités de loisir, aussi, certains d'entre eux

n'auraient pas la fréquentation qu'ils connaissent sans une ou plusieurs lignes de transport collectif.

- il existe un **lien fort entre axes de transport et coût du foncier, donc du logement**. Même si la hausse des prix du foncier dans le centre des grandes agglomérations n'est pas uniquement liée à la présence d'axes lourds de transport, celle-ci entraîne des phénomènes de hausse parfois spectaculaires. Une méthode de taxation du foncier pourrait, sous certaines conditions, venir atténuer ces phénomènes.
- et le niveau des prix du foncier au centre des grandes villes ne permet plus à beaucoup de familles d'y rester ou de pouvoir accéder à un logement plus grand répondant à leurs besoins. Et de fait, en s'éloignant du centre-ville, elles supportent un coût de transport parfois élevé qui peut absorber en partie la baisse du prix du logement.
- l'usage des nouvelles technologies et des progrès techniques devrait logiquement faire baisser les coûts : automatismes dans l'exploitation (notamment pour les transports guidés), dématérialisation des titres de transport, systèmes d'information (itinéraires et horaires).
- Mais il semble nécessaire d'éviter une irruption massive des « GAFAs » dans les transports de la vie quotidienne, sous peine de les voir s'approprier progressivement, de fait, la gouvernance des réseaux qui doivent rester des services publics organisés par des autorités publiques. Il convient, sans refuser les progrès possibles, de veiller à ne pas rompre tout lien social dans les systèmes de transport et d'éviter la déshumanisation, en même temps que la suppression d'emplois.
- Il paraît aussi important de faire appel à l'innovation en ce qui concerne le financement des déplacements, surtout domicile-travail, pour rechercher une couverture des coûts supportés par les usagers encore contraints d'utiliser un moyen de transport individuel : c'est une question d'égalité entre catégories d'usagers.
- la question de la gratuité doit être mise en débat. Des évolutions tarifaires très fortes ont déjà eu lieu dans de grandes agglomérations (titre intermodal, paiement a posteriori en fonction de l'utilisation, dézoning en Ile de France et réduction du prix du passe Navigo pour les jeunes et bientôt pour les vieux). Après quelques exemples en France et à l'étranger dans des agglomérations de taille moyenne, une grande ville française, Dunkerque, va passer progressivement à la gratuité. Les professionnels du secteur y ont été jusqu'à maintenant opposés. Mais il est vrai que devant l'urgence climatique, la gratuité semble pouvoir donner un réel coup de fouet à l'utilisation des transports collectifs, en même temps qu'elle allège le coût pour les utilisateurs (certes la couverture des coûts repose alors sur l'impôt - donc y compris sur ceux qui refusent d'abandonner leur voiture ! - mais l'impôt touche peu ou pas du tout les catégories les plus défavorisées). Bien entendu, il conviendrait de veiller à ce que les « zones de gratuité » des transports n'entraînent pas d'inégalités flagrantes vis-à-vis des habitants des territoires n'en bénéficiant pas.

Il s'agit d'éléments fondamentaux pour une politique des transports de la vie quotidienne et qui, malheureusement, n'apparaissent pas toujours au premier plan des décisions prises.

En tout cas, une évolution des conditions de financement des transports urbains et péri-urbains est indispensable, pour mieux prendre en compte les avantages que tirent l'ensemble des bénéficiaires de l'existence des réseaux correspondants.

LE LIEN ENTRE LE SYSTÈME DE TRANSPORT, LES TERRITOIRES ET LES AUTORITES PUBLIQUES

Le récent mouvement des « gilets jaunes » a mis en lumière, même si on ne peut le résumer à ce fait, le déséquilibre entre « le centre » (les grandes agglomérations) et « la périphérie », celle-ci pouvant d'ailleurs être éloignée de toute agglomération. Ce problème est d'autant plus mal ressenti, qu'à l'obligation fréquente d'utiliser un véhicule personnel (et d'en supporter le coût) pour aller travailler, s'ajoutent l'absence ou la disparition des services publics et des commerces de proximité, une offre culturelle et de loisirs extrêmement réduite.

On constate que les lieux d'emploi et les lieux de résidence s'affranchissent de plus en plus des périmètres institutionnels (commune, communauté de communes, agglomération, métropole). L'espace de mobilité n'est pas couvert par une offre de transport adaptée. Pourtant la ville centre profite des travailleurs qui viennent de la périphérie hors de son territoire et alimentent son économie et sa prospérité. Il en va de même pour ses commerces.

Le transport (ou plutôt son insuffisance ou son absence) sert finalement de révélateur d'un sentiment d'injustice, d'inégalité sociale, de frustration. Hé bien, servons-nous des transports pour faire émerger un processus contractuel d'échange et de négociation pour partager la dynamique et la prospérité de la ville-centre avec les territoires périphériques.

Il faut trouver de **nouveaux outils d'organisation de la mobilité s'appuyant sur des relais locaux**, au niveau des intercommunalités, qui, dans le respect des orientations de la Région aujourd'hui compétente pour les transports, dessinent un maillage de transport collectif et les conditions techniques et financières de sa mise en place. Cet objectif pourrait être atteint par des syndicats mixtes locaux associant tous les acteurs, y compris des collectifs citoyens. Dans un certain nombre d'aires urbaines, le SCOT (Schéma de cohérence territoriale), compte-tenu des modalités de son élaboration (ou de sa révision) qui associe aux élus concernés, les habitants, les représentants de l'Etat, du Conseil Régional et du Conseil Départemental, peut constituer l'outil adéquat pour l'organisation de la mobilité.

Tous les acteurs, cela veut dire aussi les entreprises, qu'elles soient actuellement dans la zone de l'autorité organisatrice de la mobilité, et donc soumises au VT, ou pas. Il est d'ailleurs tout à fait anormal que des entreprises industrielles ou commerciales s'installent, avec la complicité de leurs maires, dans des communes en dehors du périmètre de transport pour échapper au VT. C'est la garantie pour les salariés de ces entreprises d'être obligés de recourir à la voiture.

Cela amène à **repenser les conditions d'application du VT.** Même si on ne doit pas se faire d'illusion sur le produit du VT dans les zones hors agglomération et rurales, il faut progressivement l'étendre à tout le territoire national, avec, bien sûr, des taux appropriés, en commençant par les zones situées à la périphérie des agglomérations. Cela permettrait aux relais locaux évoqués plus haut de disposer d'une première ressource, bien justifiée.

Il conviendrait aussi que le VT s'applique de façon plus ciblée aux entreprises, en **tenant compte du chiffre d'affaires et pas seulement des effectifs** (ce qui souvent n'est pas favorable à l'emploi) : tel intermédiaire financier qui manipule des sommes considérables avec peu d'employés paie très peu de VT, alors que son emplacement au centre-ville lui permet, grâce au transport collectif, de bénéficier d'une bonne clientèle.

En fait, il s'agit d'une nouvelle étape de décentralisation plus locale pour les transports : tout en respectant la volonté du législateur de donner un rôle général d'organisation des transports à la Région – ce qui semble bien justifié - il faut que les décisions fines puissent être prises dans les territoires au plus près de l'expression des besoins, pas seulement au niveau de la métropole ou de la ville-centre. Celles-ci ont la maîtrise de l'organisation des transports sur leur zone de compétence. Il faut que leurs territoires périphériques puissent en exercer une.

A plus long terme, et à la lumière des considérations qui ont précédé, notamment sur le rapport coût du foncier/coût du transport, une meilleure maîtrise des coûts du foncier, une politique d'urbanisme favorisant une certaine densification urbaine et limitant l'étalement urbain, étroitement liée au développement du réseau de transport devraient être des objectifs. Certaines communes et agglomérations travaillent déjà en ce sens.

GOUVERNANCE ET DEMOCRATIE DANS LES SYSTEMES DE TRANSPORT

Rappelons que la LOTI (1982) avait apporté une importante et originale novation : l'exploitation d'une activité de transport de personnes n'est pas une activité libre. Seuls l'Etat et les collectivités peuvent décider d'effectuer un service de transport en le confiant à un opérateur par contrat. Ce principe très sain de service public organisé par la collectivité reste intact sauf pour les « cars Macron » ...

Le concept de « mobilité » aujourd'hui préféré à celui de transport, s'il correspond bien à des évolutions de la société, renvoie tout de même d'abord à une notion de déplacement individuel, semblant placer le transport collectif au second plan...

Quelques collectivités urbaines, mêmes grandes, agissent en régie ou quasi régie, la plupart sont en contrat avec un grand transporteur (pour l'essentiel Keolis, Transdev et RATP Dev). La transparence ne semble pas idéale et les conditions d'attribution des contrats donnent lieu à des empoignades fortes entre les grands compétiteurs. Néanmoins le système fonctionne globalement bien, la qualité de service est généralement assez correcte et il y a un bon niveau d'innovation.

Il reste qu'il n'y a pas vraiment de contre-pouvoir institué. La représentation des usagers et citoyens peut exister, mais leur consultation dans les grands choix de développement et de fonctionnement reste limitée. Pourtant le vécu des usagers dans leur transport quotidien mériterait une expression plus forte et peut constituer une précieuse aide à la décision. L'expérience des « Comités de ligne » pour les lignes TER, associant usagers, exploitant, autorité organisatrice et syndicats, est, à cet égard, intéressante.

Comme on l'a vu, les systèmes de transport urbains et péri-urbains coûtent cher, ils sont de plus en plus au centre des évolutions de la Ville, des déplacements urbains pour le travail et les loisirs, voire pour le tourisme. Sans dénier le rôle de l'autorité de mobilité, une gestion démocratique de ces systèmes au cœur de la vie quotidienne des habitants du centre et de la périphérie, et surtout une participation des citoyens aux grands choix techniques et de développement semble nécessaire.

Jean-Louis ROHOU

Groupe transport LaSaire

21/5/2019