MOBILITÉS magazine

N° 40
Septembre 2020
ISSN 2552-2094

URBAIN

Le défi des nouvelles villes vertes

Les programmes de transports des villes conquises par Europe-Écologie-Les Verts manquent-ils d'envergure ? Au-delà de l'image récurrente du cycliste heureux en centre-ville, il s'agit d'interroger l'envergure géographique de ces programmes, mesurée à l'échelle des agglomérations et des métropoles.

CRISE SANITAIRE

Le transport interurbain de voyageurs en mode survie

FISCALITÉ

Qui veut tuer le transport à la demande ?

bluebus

PASSEZ À L'ÉLECTRIQUE
EN TOUTE SÉCURITÉ

© Pascal LÉOPOLD

Bluebus 6 mètres
22 passagers - 140 à 180 km d'autonomie*

Bluebus 12 mètres
101 passagers - 220 à 280 km d'autonomie*

SÉCURITÉ

Batteries LMP®
testées sur 300 millions de km
dans plus de 50 villes
en France et à l'international

FIABILITÉ

Plus de 400 Bluebus
en exploitation

QUALITÉ

Bus et batteries fabriqués en France
sur 3 sites de production en Bretagne

ORIGINE FRANCE GARANTIE®
BVCert. 7110365

contact-bluebus@blue-solutions.com
www.bluebus.fr

BLUEBUS Société par Actions Simplifiée au capital social de 30 395 498,05 euros - Odet - 29 500 Ergué-Gabéric - RCS Quimper n° 501 161 798

*Autonomie moyenne constatée, variable selon les conditions d'exploitation

Étrange défaite

Il fut un temps, pas si éloigné, où l'Homme pensait conquérir le monde, les étoiles, voire son éternité. Un temps où rien ne semblait impossible à nos sociétés éclairées, avides de nouveaux horizons, de libertés sans cesse élargies, voire de nouveaux droits, distribués sans compter à qui le demandait. Cette rentrée 2020 a ceci d'étrange, qu'elle nous fait prendre conscience que ce monde, loin d'être le village global qui nous fut tant vanté, peut à tout moment se réduire à un deux pièces-cuisine dont toute sortie, masquée dorénavant, reste tributaire d'un arrêté préfectoral émanant des autorités à qui nous avons confié les clefs.

L'Occident, au sens très large, a même redécouvert, avec une angoisse savamment entretenue, que la nature même de l'être humain était d'être mortel. Il découvre aussi que la Nature, toujours au sens large, c'est-à-dire loin des clichés enfantins véhiculés jusqu'alors par certains, n'a rien à voir avec le monde merveilleux des Télétubbies, et que notre espèce n'est pas forcément la plus robuste face à ses facéties immunologiques. La plupart des vieilles antiennes religieuses n'ayant que partiellement résisté au siècle de progrès qui vient de s'écouler, certains se sont désormais réfugiés dans de nouvelles croyances chlorophylliennes, distinguant dans le réchauffement climatique en cours, très certainement accéléré par l'action de l'Homme, le signe avant-coureur de notre chute. Les mêmes vivent, à tort cette fois, la venue de ce Covid-19, comme une nouvelle preuve que leur vérité est une et universelle, développant par là même un véritable corpus de culpabilisations, de repentances obligatoires, et d'interdictions « nécessaires ».

Mettant de côté en matière de transport quelques données scientifiques gênantes (la France ne contribue qu'à hauteur de 1% à la production mondiale de gaz à effet de serre, le transport n'y participe que pour moins d'un tiers, le Diesel produit moins de CO_2 que l'essence, les véhicules à batteries sont loin d'être les seules alternatives viables au moteur thermique, etc.), les nouveaux croyants tentent, souvent avec la complicité - calculée ou inconsciente - des pouvoirs publics, d'imposer à marche forcée leur vision du monde au plus grand nombre. L'exploitation des peurs du moment ne suffira toutefois pas éternellement à valider des choix politiques et industriels parfois discutables, et trop souvent peu discutés.

Il faudra à un moment ou un autre composer avec la réalité de nos sociétés complexes et très diverses dans leurs besoins et leurs attentes. Quelle que soit la pédagogie utilisée, on ne fait pas le bonheur des peuples contre leur gré. Ceux qui s'y sont essayés, parfois avec les meilleures intentions du monde, ont toujours démontré le bien fondé de cet adage...

La pensée unique est avant tout une défaite de la Pensée.

PIERRE COSSARD / Directeur de la publication

Sommaire

MOBILITÉS EXCLUSIVITÉ MAGAZINE

8 A la une

Écologie

8 A la une

P. 8 **Stratégie** - Le défi des nouvelles villes vertes

16 Politiques & institutions

P. 16 **Municipales** - La Droite face au défi écologique
P. 22 **Interview** - Bruno Bernard, président du Grand Lyon
P. 24 **Interview** - Alain Anziani, maire de Mérignac
P. 28 **Réseau** - Montpellier adopte la gratuité des transports publics le week-end

34 Opérateurs & réseaux

P. 34 **Crise** - Le transport interurbain de voyageurs en mode survie
P. 40 **Expérimentation** - Une offre autocar + vélo dans les Bouches-du-Rhône

44 Technologies & innovations

P. 44 **Réglementation** - Qui veut tuer le TAD ?
P. 48 **Constructeurs** - Des innovations pour résister à la coercition
P. 52 **Prise en mains** - Trouillet D-City GNV : Le GNV étend son réseau

Retrouvez toute l'actualité sur www.mobilitesmagazine.com

MOBILITÉS magazine

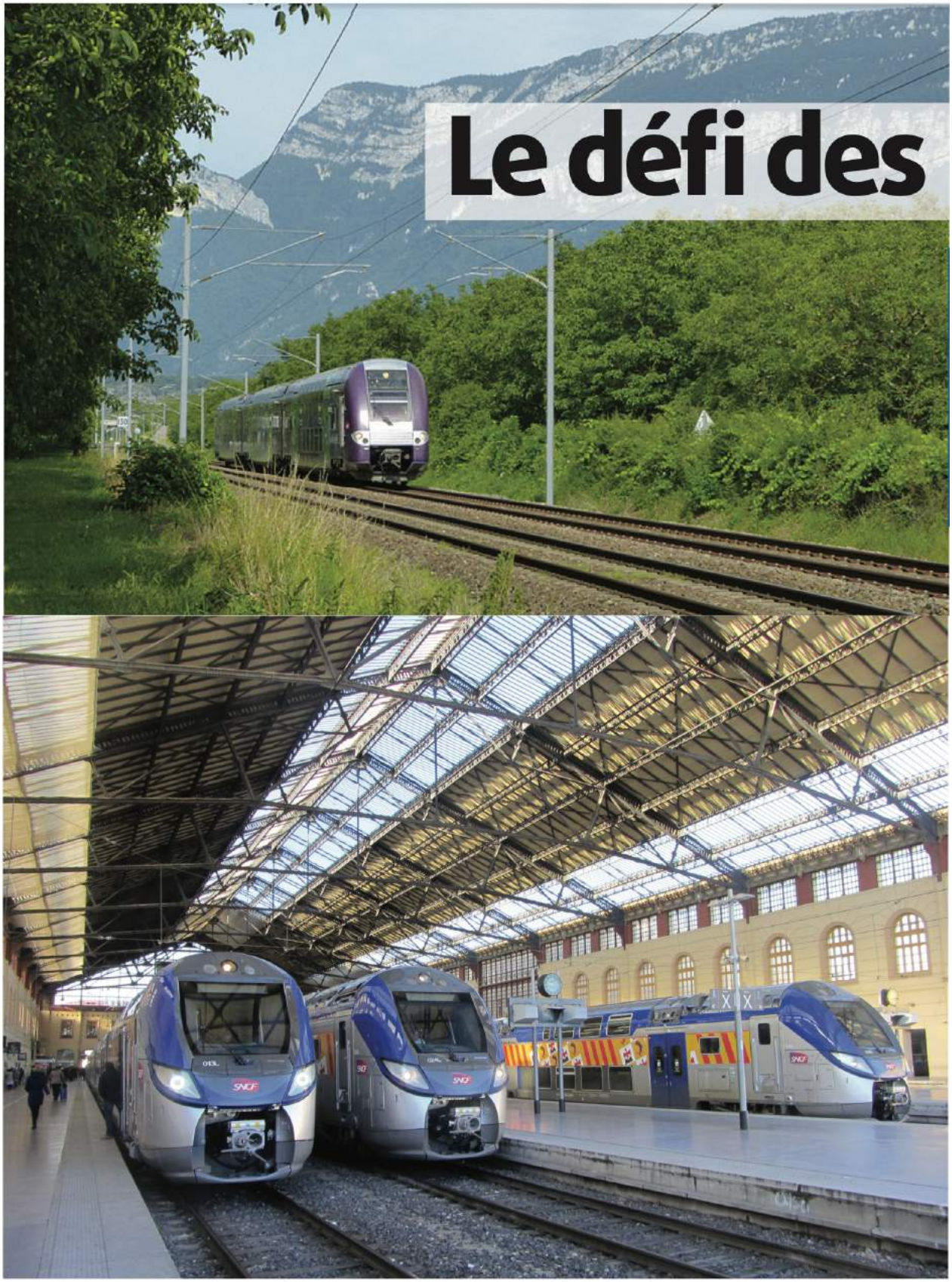
TG PRESS
N°40 - Septembre 2020
Mobilités magazine
est une publication de TG Press
SAS au capital de 100 000 euros
R.C.S. Paris -SIREN 824 861 876
Siège social : 9 rue du Gué
92500 Rueil Malmaison

Président et Directeur des publications :
Pierre Cossard
pcossard.tgpress@gmail.com
Directrice commerciale :
Laurence Fournet 07 82 22 45 14
lfournet.tgpress@gmail.com
Chef de rubrique Technologie & Innovation :
Jean-Philippe Pastre
jppastre.tgpress@gmail.com

Ont collaboré à ce numéro : Jean-François Bélanger; Christine Cabiron ; Claude Cibille ; Michel Chlastacz ; Hubert Heulot ; Jean-Philippe Pastre ;
Contact rédaction : mobilites.mag@gmail.com
Conception maquette/Rédacteur graphique : Jean-Pierre Harostéguy
Rédactrice graphique : Isabelle Elie
Publicité et Annonces : publicite.tgpress@gmail.com
Abonnement : un an/11 numéros : 172 € TTC
abt.tgpress@gmail.com
Prix au numéro : 15,65 € TTC
Impression :
Deklic graphique - 17 rue de l'Encensement
ZA de l'Encensement
88200 Saint-Nabord
Tel. : 03 29 69 15 00 - contact@deklic.fr
Numéro de CPPAP : 0221T93309
ISSN : 2552-2094 - Dépôt légal à parution

Copyright TG Press 2017
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Le défi des



nouvelles villes vertes

Les programmes de transports des villes conquises par Europe-Écologie-Les Verts manquent-ils d'envergure ? Au-delà de l'image récurrente du cycliste heureux en centre-ville, il s'agit de l'envergure géographique de ces programmes, mesurée à l'échelle des agglomérations et des métropoles. On constate que les références à d'éventuels systèmes ferroviaires d'agglomérations type RER restent imprécises voire absentes, malgré le retard connu des grandes villes françaises dans ce domaine, et ce en dépit de la volonté politique de limiter la place de la voiture en ville, systématiquement affichée par tous les programmes des nouveaux élus ...

La ville-centre avant tout. C'est cette vision restreinte qui à première lecture semble être dominante dans les programmes des nouvelles équipes municipales dirigées par Europe-Écologie Les Verts (EELV) à Annecy, Besançon, Bordeaux, Lyon, Poitiers, Strasbourg et Tours. S'il est vrai que l'élection se joue d'abord dans chaque commune, la politique des transports et plus largement celle de la mobilité se décide - et se finance - à l'échelle intercommunale de l'agglomération ou de la métropole. Aussi, la concrétisation des quelques projets suburbains ou périurbains qui peuvent figurer dans les programmes des nouvelles équipes municipales élues dans les villes-centres, devrait passer par l'influence, voire la majorité politique, que ces équipes pourront conquérir dans les structures intercommunales.

Même si « *jamais les écologistes n'ont été en mesure de peser autant sur le cours des choses* », comme se félicitait Julien Bayou, secrétaire national d'EELV, au soir du deuxième tour des municipales, la « bataille des transports » se jouera à l'échelle des agglomérations qui, dans ce domaine, concentrent de plus en plus de pouvoirs. Et si certaines communes limitrophes des villes-centres sont acquises aux projets écologistes, d'autres situées en seconde périphérie seront plus difficiles à convaincre. Ce sont d'ailleurs souvent celles où, faute d'offre de transport collectif fiable, on ne voit pas d'issue hors de la voiture. Or, même à Lyon et en dépit du basculement politique de la métropole, « *la vague écologiste n'a pas franchi le périph* », constate notre confrère Médiacités. Et même elle n'a pas pu couvrir ici toute la ville-centre[1]. Et si les communes de périphéries sont affectées par les décisions du maire de la ville-centre, elles ont également leur mot à dire dans le cadre des institutions d'agglomérations ou métropolitaines, et parfois même, ce sont celles qui font l'élection du président. Ce qu'a démontré l'échec lors de ce « troisième tour » du candidat d'Éric Piolle, maire sortant EELV pourtant réélu à Grenoble.

1) Les tensions concernent également Lyon intra-muros comme l'ont montré les incidents durant la campagne municipale entre Grégory Doucet et un collectif d'habitants du quartier lyonnais de La Guillotière opposés à sa « boboïsation ».

L'emblématique cas d'Annecy

À Annecy, le programme de la liste « Réveillons Annecy », menée par l'Écologiste François Astorg, avait affiché clairement son orientation, puisque l'objectif politiquement affiché était de « *créer un choc de l'offre de transport en commun* » dans une agglomération où la part de ces transports ne représente que 6,5 % des 685 000 déplacements quotidiens. À l'échelle de la communauté du « Grand Annecy » (12 communes et 142 000 habitants dont 36,6 % dans la ville-centre), le programme transports, sera piloté par... François Astorg, nouveau maire d'Annecy. Alors que le 16 juillet 2020, le « Grand Annecy » a élu à sa présidence Frédérique Lardet (députée et adjointe au maire d'Annecy), c'est le maire d'Annecy lui-même qui est devenu le vice-

président en charge des infrastructures et des transports en commun. Serait-ce un indice significatif en faveur du lancement des projets périurbains ? À la fois urbains et périurbains, convient-il de préciser, puisque l'idée d'un tramway d'agglomération avait déjà été évoqué et même pré-étudié mais sans décisions concrètes par les municipalités précédentes depuis 2008. Elles avaient finalement préconisé un BHNS couplé à un nouveau tunnel... routier sous le Semnoz. Le projet tram-train[2] que veut relancer François Astorg refuse le nouvel investissement routier, considéré, l'expérience d'autres villes à l'appui, comme une sorte d'aspirateur à voitures vers le centre-ville. Le parcours du tram-train associerait une section urbaine sur voirie suivie d'une réutilisation des emprises ferroviaires existantes jusqu'à Faverges (25 km) de l'ancienne ligne Annecy-Albertville située sur la rive ouest du Lac d'Annecy et devenue en partie piste cyclable. Ce tram-train pourrait également circuler sur les voies SNCF Réseau depuis la gare d'Annecy jusqu'à Pringy au nord de l'agglomération sur la ligne Annecy-La Roche-sur-Foron. Ligne intégrée au RER franco-helvétique du « Léman Express » (*voir Mobilités Magazine n° 33/janvier 2020*).

Bordeaux, faire place à l'« efficacité » d'un réseau métropolitain !

Alain Anziani, maire PS de Mérignac, a été réélu à la tête de Bordeaux Métropole (28 communes et 792 000 habitants dont 32 % dans la ville-centre) le 17 juillet 2020, tandis que Pierre Humic, le nouveau maire EELV de Bordeaux, est devenu premier vice-président de la métropole. Et Clément Rossignol-Puech, maire EELV de Bègles et successeur de Noël Mamère à ce poste, a été élu vice-président en charge de la stratégie des Mobilités. Durant la campagne, Pierre Hurmic avait affirmé croire en l'« efficacité d'un RER bordelais » qu'il opposait paradoxalement au tramway[3]. Dans cette nouvelle configuration politique, se pose la question du lancement du projet de « Réseau Express Métropolitain », qui avait été présenté en septembre 2019 à l'occasion du Congrès des Régions de France à Bordeaux. Un projet porté par un autre élu EELV de Mérignac, Gérard Chausset, le précédent vice-président transports de Bordeaux Métropole, projet soutenu par la région Nouvelle Aquitaine, Autorité Organisatrice des TER, et par la SNCF. Cette dernière, très intéressée, avait alors désigné un pilote pour mettre en œuvre une opération dont la chronologie était préparée jusqu'en 2028.

Ce RER bordelais s'appuierait sur le réseau et les matériels existants pour offrir une desserte dense des villes de première et de seconde couronne. La réactivation en 2019 de la ligne de Ceinture qui contourne l'ouest du centre-ville serait rapidement suivie de la réouverture de gares et de haltes urbaines proches d'une ligne de tramway et pouvant être facilement mises en connexion. De 2024 à 2028, on créerait deux itinéraires « passe-Bordeaux » nord-sud cadencés à la demi-heure puis au quart d'heure en heures de pointe, au fur et à mesure des améliorations des capacités des lignes. Le premier irait de Saint-Mariens-Saint-Yzan (ligne de Nantes) à Langon (ligne de Toulouse) et le second de Libourne (ligne de Paris) à Cestas (ligne de Dax) avant d'être ultérieurement prolongé sur l'antenne Facture-Arcachon. S'ajouteraient deux « raccrochements » de la ligne de Ceinture au second itinéraire, qui seraient réalisés à Bordeaux-Médoquine (en direction de Bordeaux-Saint-Jean) et à Pessac (en direction de Dax et d'Arcachon).

À Besançon (68 communes et 193 000 habitants dont 59,6 % dans la ville-centre), Anne Vignot va cumuler les fonctions de maire de

2) Selon l'association « Rail Dauphiné-Savoie-Léman » l'investissement tram-train serait bien moins élevé (270 M€) que celui qui associe la création du tunnel et du BHNS (418 M€).

3) Il estime que « le tramway est le mode de transport des élus, pas celui des travailleurs [que] le bus à hydrogène est moins cher et plus efficace [et que] la priorité c'est un RER métropolitain pour permettre aux habitants de Langon d'accéder plus facilement à la métropole » (intervention sur FR3-Nouvelle Aquitaine le 29 juin 2020).

Projet Tram de Tours.

la ville et celles de présidente du « Grand Besançon Métropole », où elle a été élue le 16 juillet 2020. Ici, les enjeux ferroviaires périurbains sont concrétisés par les 16 gares situées sur le territoire métropolitain. Dont les deux gares TGV de Besançon-Viotte au centre-ville et de Besançon TGV sur la LGV Rhin-Rhône reliées par une navette empruntée par les TGV origine/destination Besançon-Viotte et les « TER de correspondance » entre les deux gares. Une ligne qui pourrait être le noyau d'un système ferroviaire périurbain. En première étape, sa création implique un accord de financement avec la région Bourgogne-Franche-Comté pour créer une halte urbaine au CHU bisontin à l'ouest de l'agglomération sur la section Besançon-Franois de la ligne Besançon-Dijon.

Le cas grenoblois

À Grenoble, la seule grande ville qui avait été conquise par EELV aux précédentes élections municipales, les Écologistes n'ont pas pu « transformer l'essai » en remportant la direction de « Grenoble-Alpes Métropole » (49 communes et 443 000 habitants, dont 35,7 % dans la ville-centre). À la suite d'un scrutin difficile, la présidence a été conservée par le sortant, Christophe Ferrari (PS), élu contre Yann Mongaburu, adjoint d'Éric Piolle. Qui était auparavant vice-président de la Métropole... chargé des Transports ! Cet échec apparaît comme la rançon de la précédente mandature dont justement les résultats en matière de transports restent peu palpables dans la ville-centre[4] et apparaissent quasi-inexistants au delà, ce qui explique les divergences apparues avec les communes périphériques. On constate d'ailleurs que dans les 120 mesures réunies dans le programme 2020 de la majorité sortante (« Grenoble une ville pour tous »), les transports ne concernent que trois d'entre elles et qu'elles se limitent à des énoncés très généraux. Outre la volonté de favoriser le retour des trolleybus et de créer un téléphérique au nord-ouest de l'agglomération, les seules précisions concernent deux prolongements de lignes de tramway et le « *lancement des études de tram-train dans les trois vallées (avec) au moins une mise en place sur un axe* ». Ce premier axe visé serait celui du Grésivaudan au cœur d'un corridor géographique qui concentre plus de la moitié des flux de déplacements entre la métropole et la grande région grenobloise. Côté infrastructures ferroviaires, le support de cet éventuel tram-train serait la partie périurbaine de la ligne Grenoble – Montmélian jusqu'à Brignoud. C'est d'ailleurs la même section de ligne étendue au nord-ouest jusqu'à Rives (ligne de Lyon) via Grenoble-Universités-Gières, Grenoble, Moirans et Voiron qui constitue le premier axe d'un système ferroviaire périurbain selon les nombreuses études déjà réalisées de « RER à la grenobloise »... restées sans suite. Un second axe établi en partie en superposition avec le premier relierait Saint-Marcellin (sur la ligne Grenoble - Valence) à Grenoble-Universités-Gières via Moirans et Grenoble tandis que le troisième axe consisterait en une antenne sud Grenoble-Pont-de-Claix-Jarrie-Vizille-Clelles-Mens qui emprunterait la ligne à voie unique non électrifiée Grenoble-Veynes-Marseille. Ces services ferroviaires périurbains représentent aujourd'hui une nécessité d'autant plus urgente que le retard dans ce domaine a plus que perduré durant la première mandature EELV. Ainsi, alors que le petit prolongement sud de la ligne A du tramway, mis en service à la fin de 2019 jusqu'à « Pont-de-Claix-L'Étoile », est en contact direct avec la ligne TER Grenoble-Veynes-Marseille, le déplacement prévu de la gare de Pont-de-Claix ne sera réalisé qu'en 2021. Cette opération de création d'un pôle multimodal qui associerait TER, tram et bus pour devenir la « porte Sud d'entrée de l'agglomération » était pourtant un projet phare de la campagne de 2014...

Lyon, métropole laboratoire des projets ferroviaires d'agglomération

À Lyon, EELV a pu en revanche réaliser le grand chelem. Alors que la liste de Grégory Doucet s'est imposée au second tour dans la ville-centre, Bruno Bernard a été élu à la présidence de Lyon Métropole (59 communes et 1,38 million d'habitants dont 37,2 % dans la ville-centre). Et Jean-Charles Kolhaas, le nouveau responsable métropolitain des transports, est connu pour être un militant passionné des transports publics et fermement convaincu de la valeur structurante de « l'outil-train » à l'échelle d'une agglomération. En 2018, à l'annonce

4) La ligne de tram E (Fontaine - Louise Michel : 11,5 km) a été achevée sous la précédente municipalité. Aussi, le site « Raildusud » évoque ironiquement les ... 950 m de nouvelles infrastructures de tramways inaugurés à la fin du mandat EELV en décembre 2019 !

Possibles projets ferroviaires d'agglomération dans les « villes

Marseille, Montpellier, Nantes, Nancy, Rennes et Rouen. Six grandes villes dans lesquelles des coalitions qui incluent Europe Écologie Les Verts ont remporté les mairies avec des alliances qui vont du type « Rose-Verts » jusqu'à des arcs-en-ciel politiques très larges du genre « Rose-Vert-Rouge-Listes citoyennes ».

C'est le cas à **Marseille** où du côté des transports publics, le programme de la liste du « Printemps marseillais » dirigée par Michèle Rubirola (militante EELV suspendue auparavant de parti avant d'y être réintégrée, succès au premier tour aidant) met en avant « *la mobilité pour tous* » dans son programme. Mais pour faire avancer ses projets de transports, il lui sera nécessaire d'avoir le soutien de sa rivale Les Républicains Martine Vassal. Elle a été réélue le 9 juillet 2020 à la tête de Marseille-Aix-Provence Métropole (92 communes et 1,89 million d'habitants dont 55,1% en ville-centre), l'Autorité Organisatrice des Transports responsable de la politique de mobilité. Un appui qui va se révéler nécessaire pour lancer le « *doublement de l'offre de transport public (+15% par an)* » *et la mise en œuvre de* « *trains rapides et fréquents (RER) entre le nord et l'est* » dès 2022[1], le tout ponctué « *d'au moins 24 points d'échanges multimodaux* ». Des promesses et des objectifs qui ne seront pas si évidents à atteindre. D'autant qu'on se trouve à Marseille dans une situation où les projets ferroviaires d'agglomération manquent singulièrement en dépit de l'importance de la métropole. Excepté la future gare souterraine Saint-Charles liée à l'éventuelle ligne nouvelle PACA et qui est un projet ferroviaire national mais avec d'importantes retombées sur la métropole, il ne reste que la modernisation de la ligne Marseille-Aix. Un véritable serpent de mer puisque cette opération a été lancée il y plus d'une décennie. En l'absence concrète de réflexion sur la création d'un RER la Métropole ne propose ne propose à son échelle d'irrigation d'ensemble du territoire qu'un réseau de lignes express routières qui sont ici qualifiées de l'appellation très marketing de *Premium*. Un système de Cars à Haut Niveau de Service aux capacités forcément limitées...

À **Montpellier**-Méditerranée-Métropole (31 communes et 465 000 habitants dont 61,3% en ville-centre), la présidence a été remportée le 20 juillet 2020 par Michaël Delafosse, nouveau maire PS de la ville-centre. Dans son programme figurent l'extension périurbaine de la ligne 1 du tramway vers la nouvelle gare TGV située sur la LGV Nîmes-Montpellier[2], les études évoquant des prolongements au-delà vers Palavas-les-Flots et la Grande Motte. S'ajoute la construction de la ligne 5 du réseau entre Clapiers et Lavérune (20,5 km et 25 stations) prévue d'ici 2025. Mais alors que Montpellier fondait le développement périurbain de son réseau de tramway sur la réutilisation de plates-formes de voies ferrées fermées qu'en est-il des projets comparables ? Pourtant la Métropole montpelliéraine a repris récemment la maîtrise d'une section de l'ancienne ligne Montpellier-Paulhet (Saint-Jean-de-Védas-Cournonsec soit 12,8 km) située au delà du terminus Saint-Jean-de-Védas de la ligne 2 et d'une section de 6,8 km de ligne de l'ex-étoile de Sommières (Vendargues-Castries-Saint-Geniès-des-Mourgues).

À **Nantes**, l'alliance de second tour entre PS et EELV a également remporté Nantes Métropole (24 communes et 646 000 habitants, dont 47,8% en ville-centre). Le 10 juillet 2020 Johanna Rolland, auparavant réélue maire de Nantes, a été également élue présidente métropolitaine tandis que Bertrand Affilé, maire PS de Saint-Herblain est devenu vice-président chargé des Mobilités. Si l'extension du tramway quasi-figée depuis 2012 a pu animer le débat électoral nantais *intra-muros*, le nouveau responsable transports - par ailleurs vice-président de la SEMITAN (l'AOT nantaise) - aura la tâche d'élargir ce débat. À l'échelle de cet « archipel nantais », une véritable image fondatrice des études sur la la périurbanisation qui, depuis bientôt quatre décennies, intéresse géographes, aménageurs et urbanistes. Reste que le développement périurbain des lignes TER de l'étoile ferroviaire nantaise déjà en partie avancée [3] dépend d'un partenariat serré entre Région et Métropole.

Nancy, comme la « Métropole du Grand Nancy » (20 communes et 265 000 habitants, dont 40,6% en ville-centre) ont changé de majorité politique avec l'élection du Socialiste Matthieu Klein soutenu par EELV, Toutefois les débats sur les questions de transports publics durant la campagne des municipales se sont essentiellement focalisées sur le remplacement du TVR par un tramway classique (*voir Mobilités Magazine n°5/juin 2017 et n°35/mars 2020*). Alors que durant cette même campagne le sujet des transports périurbains nancéen a été quasi-oublié. Toutefois, l'initiative novatrice dans ce domaine pourrait provenir de la Région Grand Est. Dans son contrat 2020-2024 avec TER-SNCF, elle prévoit d'étoffer jusqu'à 20 allers-retours journaliers les services périurbains nancéens sur la ligne Nancy – Jarville - Pont-Saint-Vincent.

A **Rennes** les solutions ferroviaires de transports périurbains n'ont guère déchainé les foules durant la campagne municipale. Alors qu'en 2014 l'idée d'un Train Régional Express de la Métropole[4] a eu une certaine place dans les débats afin de faire face à des trafics périurbains TER en croissance de 7,5% par an depuis une décennie. Pourtant, durant ces dernières années, l'agglomération de Rennes Métropole (43 communes et 447 000 habitants, dont 48,5% en ville-centre) ne s'est pas distinguée en faveur du développement de services ferroviaires périurbains. Hors la création d'une halte TER urbaine donnant accès au CHR de Pontchaillou sur la ligne Rennes-Saint-Malo.

À ALLIANCES » ?

Rouen, la capitale normande comme la Métropole Rouen-Normandie (71 communes et 490 000 habitants, dont 22,5% en ville-centre) sont acquises à Nicolas Meyer-Rossignol (PS) maire de Rouen allié à EELV alors que Cyrille Moreau, conseiller municipal rouennais EELV, se trouve désormais en charge des transports. Dans cette configuration politique renouvelée la métropole va-t-elle enfin pouvoir lancer le (déjà) vieux projet de service TER périurbain « diamétralisé » selon l'axe nord-sud Barentin-Rouen-Rive-Droite-Elbeuf ? Cela sans attendre l'hypothétique réalisation de la nouvelle gare rive gauche de Rouen-Saint-Sever comme celle de la non moins hypothétique Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

1) Entre le Nord et l'Est de l'agglomération marseillaise avec des services directs Aix-Marseille-Aubagne via passage à Marseille-Blancarde ou avec « tête à queue » à Marseille-Saint-Charles.
2) Une ligne nouvelle mixte qui devait aider à mettre en place une sorte de « TER-RER » sur la ligne classique libérée des sillons TGV et fret au long cours. De Sète à Nîmes via Frontignan, Montpellier et Lunel.
3) L'offre périurbaine concerne les trams-trains Nantes-Châteaubriant et Nantes-Clisson et les TER Nantes-Sainte-Pazanne (tronc commun des lignes vers Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie). Plus la diamétrale Savenay-Nantes-Ancenis. Les projets portent notamment sur une gare TER dans l'Île de Nantes et une antenne vers Carquefou via une voie ferrée à rouvrir au trafic.
4) Ce réseau groupait les cinq lignes de l'étoile de Rennes. Le projet était affiché à son coût complet (900 M €) avec une offre maximale et réalisé sans phasage. Ce qui était le meilleur moyen de l'éliminer...

Régiolis à Arcachon.

de l'abandon par l'État du projet d'autoroute A45 (autoroute Lyon-Saint-Étienne destinée à doubler l'A47 existante), il préconisait de « *transformer en RER l'actuelle ligne TER Lyon-Saint-Étienne afin de pouvoir prendre 15 à 20 000 voyages chaque jour à l'A47* ». Aujourd'hui, l'objectif d'un RER à la lyonnaise s'élargit au delà de la seule relation Lyon-Saint-Étienne. Avec le REM comme « Réseau Express Métropolitain », dont le schéma inspiré des nombreuses études déjà menées, a été présenté durant la campagne électorale municipale d'EELV. Un système qui s'appuie à la fois sur les 35 gares existantes sur le territoire de la métropole, et intègre les principaux axes ferroviaires qui irriguent l'aire d'influence de Lyon au sens le plus large du terme. Avec une offre cadencée au quart d'heure de 5 heures à minuit. Quatre axes nord-sud sont visés, qui comportent d'importants troncs communs situés au cœur de l'agglomération, ce qui permettrait d'y fortement densifier l'offre. Le premier axe, dit ligne A, relierait Anse (voire Villefranche-sur-Saône) à Bourgoin-Jallieu avec une branche vers Chasse-sur-Rhône et Vienne, via Lyon-Vaise, Lyon-Perrache et Vénissieux. Le second (ligne B) irait de Beynost (voire d'Ambérieu) à Givors (voire jusqu'à Saint-Étienne et Firminy) via Lyon-Part-Dieu et Saint-Fons. Le troisième (ligne C) partirait de Lyon-Perrache pour se diriger vers Saint-André-de-Corcy (voire vers Bourg-en-Bresse) via Lyon-Part-Dieu et Sathonay. Le quatrième (ligne D) relierait Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Givors (voire à Saint-Étienne et à Firminy) via Lyon-Vaise, Lyon-Perrache et Oullins.

S'ajoute l'amélioration du système de tram-train de l'Ouest lyonnais qualifié de ligne E intégrée au système. Le tram-train serait prolongé de Brignais jusqu'à Givors au Sud via l'ancienne ligne de ceinture et jusqu'à Tarare à l'Ouest sur la ligne Lyon-Roanne. Le REM lyonnais intègrerait aussi un prolongement vers Meyzieu et Crémieux de l'actuelle liaison rail-aéroport *RhônExpress* grâce à la réutilisation de la plate-forme subsistante de l'ancien « Chemin de Fer de l'Est de Lyon ». En outre, le projet (Lyon) Sathonay-Rilleux -Neuville-Trévoux, qui utilise l'ancienne ligne SNCF des rives de Saône serait « requalifié ».

À la place du BHNS prévu avec un aménagement routier de la plate-forme ferroviaire existante on passerait au tram-train. Soit mis en correspondance avec la troisième ligne du REM à Sathonay-Rilleux, soit prolongé sur la voirie urbaine vers le centre-ville.

Un plan ambitieux et très attendu, alors que ce réseau type RER est évoqué à Lyon et sous diverses appellations depuis près de deux décennies, jusqu'ici sans avancées significatives. Reste que, comme à Toulouse, où un même réseau ne peut se mettre en place sans réaliser la LGV Bordeaux-Toulouse, l'hostilité des Verts à la plupart des grands projets de transports - même ferroviaires ! - pourrait fragiliser les conditions de fonctionnement de ce REM. Comment pouvoir en effet dégager suffisamment de sillons à la fois serrés et fiables pour assurer les services de ce futur réseau, sans arriver à détourner les actuels trafics fret de transit qui encombrent le cœur du nœud ferroviaire lyonnais ? Aussi, le refus frontal de la LGV Lyon-Turin, comme le manque de soutien actif au CFAL[5], pourraient fragiliser le REM. Tout en consacrant l'hégémonie du camion dans les vallées alpines et en perpétuant la thrombose ferroviaire lyonnaise...

Régiolis à Blanquefort

Au cœur des villes moyennes

La victoire d'EELV à Poitiers a été élargie le 10 juillet avec l'élection à la Communauté urbaine du « Grand Poitiers » (40 communes et 192 000 habitants, dont 45,8 % dans la ville-centre) de Florence Jardin qui était soutenue par la nouvelle maire de la ville-centre, Lénonore Moncond'huy. Toutefois, en raison de la taille moyenne de l'agglomération, aucun enjeu ferroviaire périurbain tangible ne se présente ici. Hormis la possibilité d'une densification de l'offre aux heures de pointes sur la partie des lignes de l'étoile poitevine qui desservent l'ère urbaine (Futuroscope-Poitiers-Saint-Benoit-Vivonne, Lusignan-Saint-Benoit-Poitiers et Poitiers-Montmorillon).

En revanche, ces enjeux ferroviaires d'agglomération sont portés depuis longtemps par des associations d'usagers et sont très clairement identifiés et étudiés à Strasbourg à l'échelle élargie de l'« Eurométropole » (33 communes et 491 000 habitants dont 57,2 % dans la ville-centre). Et le programme de la liste « Strasbourg Écologique et Citoyenne », menée par la nouvelle maire EELV Jeanne Barseghian, préconise de « *créer un RER urbain en connectant les 13 gares de l'Eurométropole en collaboration avec la SNCF et la région Grand Est* ». La structure de ce futur réseau de type RER reposerait sur un ensemble de trois lignes qui seraient à la fois traversantes de type « passe-Strasbourg » et « passe-frontière ». D'abord un axe Mommenheim-Strasbourg-Molsheim (d'orientation nord-sud-ouest), ensuite un axe Hagenau-Strasbourg-Kehl-Offenbourg et enfin un axe Herrlisheim-Strasbourg-Kehl (les deux derniers d'orientation nord-sud-est). Un réseau qui, peut-on remarquer, ne dessert pas le sud de l'agglomération...

Tours, un « Réseau Express Vélo » avant un RER ?

L'agglomération « Tours Métropole Val de Loire » (22 communes et 293 000 habitants, dont 46,4 % dans la ville-centre) possède l'indéniable atout de l'existence d'une étoile ferroviaire à huit branches (hors LGV), qui irrigue finement l'ensemble de son importante aire urbaine. Un potentiel qui reste toutefois sous-utilisé et dont l'intérêt a été pourtant l'objet de débats bien plus discrets durant la campagne électorale que le tracé et l'impact (sur les arbres !) du projet de la seconde ligne de tramway. Autre caractéristique de la campagne, les propositions transports de la liste « pour demain Tours 2020 », dirigée par l'écologiste Emmanuel Denis, et qui a remporté la mairie, mettaient bien plus en avant l'idée d'un Réseau express Vélo que celle d'un... réseau ferré d'agglomération ! Même si dans le programme de la liste gagnante figure le prolongement de l'actuelle ligne A du tramway vers Chambray-les-

Tours à l'aide d'un tram-train qui emprunterait la ligne Tours-Loches jusqu'à Cormery (à 27 km au sud de Tours, ndlr.). Et cela tout en *« relançant l'étoile ferroviaire pour la desserte périurbaine »* sur la base d'une étude (déjà précédée de maintes autres depuis près de deux décennies !) qui viserait à la généralisation du système de tram-train. Sans plus de précisions, alors que durant la campagne, des listes concurrentes militaient en faveur de la « métropolisation », des lignes de l'étoile, et notamment, de l'intégration au système des transports urbains de la navette ferroviaire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Régio 2 N à Lyon-Perrache.

Ainsi, dans le domaine des transports publics à l'échelle des agglomérations élargies et des métropoles, c'est un véritable défi historique qui se présente aujourd'hui pour les nouvelles équipes municipales dirigées par Europe Écologie Les Verts. Pour parler crûment, il va s'agir ici de dépasser l'image aussi folklorique que réductrice du *Bobo à vélo en centre-ville*[6]. Une image qui a été complaisamment et systématiquement mise en avant dans les médias. Mais qui s'est aussi largement étalée dans les documents et les matériels électoraux de la campagne des Verts dont les illustrations fourmillent d'arrière-plans alléchants de villes-centre, aussi apaisées que végétalisées, « dé-bétonisées » et quadrillées de réseaux de... pistes cyclables ! Pouvoir réconcilier villes-centre et périphéries exigerait cependant de mettre en œuvre de véritables politiques structurantes, avec des infrastructures autres que routières, et qui soient adaptées à l'échelle des besoins de déplacements induits par l'étalement urbain. Y compris en se servant au mieux des outils de décision et de financement mis à disposition dans le cadre des intercommunalités et des métropoles. Des types de structures auxquelles les écologistes restent a priori très hostiles, et par principe[7]. Dans ces conditions, estime un historien du mouvement écologique[8], on peut considérer que désormais *« l'écologie municipale fait face à deux scénarios possibles. D'un côté, consolidation des inégalités sociales et spatiales à partir des valeurs vertes. De l'autre, abolition des frontières entre l'intérieur et l'extérieur (des villes) et rénovation du pacte qui lie les centres-villes aux espaces fantômes qu'elles consomment et consument (...) pour réconcilier ville et périphérie, centre historique et ronds-points »*. Ce dépassement des frontières s'avère d'autant plus nécessaire que tous les nouveaux élus municipaux, les Verts y compris, n'ont absolument pas les moyens politiques de céder à un quelconque « vertige du succès » en raison du contexte général de leur élection. La participation électorale a en effet été historiquement si faible qu'elle peut présenter rapidement le risque d'un manque de légitimité politique opposé aux nouveaux élus[9]. Et bien plus que dans les centres-villes cette abstention est très forte dans les quartiers populaires et les périphéries urbaines. Celles qui sont d'ailleurs le plus en manque de transports publics attractifs et fiables et qui peuvent répondre aux conséquences d'une périurbanisation fondée sur la voiture. Un phénomène que tous les programmes des listes EELV affirment pourtant vouloir combattre. Voire même inverser... ■

Michel Chlastacz.

5) Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise qui détournerait les 200 trains de fret transitant quotidiennement par la section Part-Dieu-Guillotière-Saint Fons. Paradoxalement Éric Piolle, maire EELV de Grenoble, milite en faveur d'une LGV Lyon-Grenoble. Alors qu'elle ne peut s'appuyer et se rentabilisez que sur le complexe qui associe le CFEL plus la LGV Lyon-Chambéry-Turin !

6) À un certain niveau et sans politique structurante le vélo peut même jouer contre le transport public. D'autant que le passage de mode se fait surtout du transport public vers le vélo plus que de la voiture au vélo..

7) David Cormand, secrétaire national d'EELV, rappelait qu' « historiquement l'écologie est une pensée qui se méfie de la concentration des activités, du pouvoir économique, financier, culturel et des plus riches sur une seule zone. Les métropoles n'ont jamais irrigué autour d'elles, au contraire, elles drainent » (in° « Le Monde », 10 juillet 2020).

8) Tribune de Pierre Charbonnier parue dans « Libération » le 30 juin 2020 avec référence à son ouvrage « Abondance et liberté. Une histoire environnementale des idées politiques », (La Découverte, 2020). « L'écologie est juste par nature » : la réplique de Grégory Doucet à ses opposants de La Guillotière qui lui reprochaient le vide social de son programme illustre le risque d'entre soi qui guette EELV. Le premier scénario de Pierre Charbonnier...

9) Au second tour les nouvelles équipes municipales d'EELV ont été élues avec en moyenne 17,5 % des inscrits.

La Droite face au **défi ecolog**

Ces villes ont réélu un ou une maire de Droite. Des hommes et des femmes qui vont peut-être revoir leur programme et leurs idées pour faire eux aussi de l'écologie, notamment par le transport public, hors de la poussée verte des grandes agglomérations.

Troyes

François Baroin n'est pas n'importe qui. Ancien ministre, candidat putatif Les Républicains aux prochaines élections présidentielles, président de l'Association des Maires de France et magistralement réélu (66,78 % des voix) maire de Troyes (60 000 habitants) dès le premier tour, en mars 2020. Comme Gil Averous (70 %) à Châteauroux (45 000 habitants) et Natacha Bouchart (50,24 %) à Calais (75 000 habitants). Maryse Joissains, à Aix-en-Provence (144 000 habitants) a du attendre le deuxième tour mais l'a remporté largement (43,53 %),

François Baroin, président de l'Association des Maires de France

tout comme son voisin de Nîmes (154 000 habitants), Jean-Paul Fournier, réélu pour un quatrième mandat avec 41,97 % des voix. Tous représentent l'autre victoire des dernières élections municipales, celle de la Droite.

LR a en effet remporté 56 % des villes de plus de 9 000 habitants. Loin de la poussée des Ecologistes dans les grandes agglomérations. Programmes, idées, ces maires sont-ils armés pour affronter les enjeux écologiques qui grandissent dans la tête des leurs électeurs ? Notamment concernant les déplacements ? Au contraire, se trouveraient-ils plutôt « handicapés » par des programmes et des idées moins tournés vers ces enjeux incontournables aujourd'hui ou parce qu'ils disposent de moins de moyens que les grandes villes ?

A chacun son rythme à vélo

« *Cela pouvait être vrai il y a six ans, moins aujourd'hui*, analyse Olivier Schneider, le président de la FUB (Fédération française des usagers de la Bicyclette). *Aujourd'hui, c'est caricatural. Les perspectives sont plus ouvertes parce que répondre à ces enjeux climatiques est devenu une obli-*

ique

gation. Dans le concret, les choses ont changé. La nécessité du vélo, par exemple, fait l'unanimité, au moins dans les idées. Et fait même l'objet d'une véritable politique nationale. D'une façon générale les villes de Gauche ont démarré plus vite sur ces sujets. Mais pas toutes, loin s'en faut dans les villes petites ou moyennes. Et des contrexemples à Droite sont apparus. La question pour les six années à venir se pose désormais ainsi : pour celles qui n'ont que très peu avancé, s'y mettre vraiment. Et celles qui n'en sont pas à leurs débuts, de poursuivre ».

Effectivement, le vélo a fait quasiment l'unanimité pendant les campagnes municipales de ces maires réélus. Mais avec des nuances.

A Troyes, où de grandes affiches, il y a quelques temps, ont proclamé dans la ville « *Choisissons le vélo !* », François Baroin s'est fait reprocher par son adversaire de La République en Marche : « *On ne peut pas aller seulement vers le tout-vélo* ». Tandis que son adversaire socialiste interrogerait plutôt : « *Où sont les pistes cyclables ?* » Tout en s'engageant à « *faire un peu plus, un peu mieux sur les vélo-voies* », il a revendiqué pour l'ensemble des transforma-

La nécessité du vélo fait au moins l'unanimité au moins dans les idées.

Olivier Schneider

Votre prochain Futura.
La nouvelle génération VDL Futura est équipée d'une nouvelle transmission.
D'une fiabilité optimale, celle-ci permet d'abaisser le poids global du véhicule, de réduire les coûts de maintenance et de réaliser des économies de carburant. Construit pour être efficace, conçu pour être à l'épreuve du futur. Vivez la différence sur vdlbuscoach.com

VDL
BUS & COACH

tions de sa ville, un nécessaire équilibre des modes de transports, compte tenu des 2,4 % seulement d'habitants de Troyes utilisant le vélo. Loin du « *maillage de pistes cyclables* » réclamé par la candidate socialiste.

A Calais, Natacha Bouchard s'est lancée plus franchement. Non seulement, 12 km de « coronapistes » ont été aménagées après le confinement, mais elle a annoncé un plan vélo, ambitieux, financé, concerté, ainsi que des aides à l'achat de vélos, y compris électriques. « *Enfin des mesures pour les deux-roues à Calais* », ont salué les associations de cyclistes.

A Aix-en-Provence, Maryse Joissains a, de son côté, affiché plutôt une certaine hésitation. Son adversaire de Gauche a regretté « *qu'il y avait 20 ans que le vélo était raté à Aix* ». Elle a répondu par le déploiement, d'ici 2 ans, d'un plan vélo « *encore en construction* ». Mauvais signal supplémentaire, avant le second tour, elle a supprimé trois pistes post-confinement qu'elle avait finalement jugées trop dangereuses. Sur sa

Maryse Joissains

Gil Averous

politique vélo, la maire se défend en plaidant les 60 km de pistes déjà réalisées jusqu'ici, de façon « brouillonne », au fur et à mesure des aménagements de voiries. Mais elles seraient reliées entre elles à la faveur du nouveau plan vélo. Qui, de surcroît aménagera de véritables pistes vers trois communes excentrées : Luynes, Puyricard et Les Milles. De plus, il y aura du vélo dans les parkings-relais du pourtour de la ville, et des parkings à vélo dans tout le centre-ville. La volonté d'avancer est affichée.

La fin des diesel polluants à Aix

A Châteauroux, Gil Averous, au contraire, affiche la continuité de sa politique. Après un plan intercommunal de pistes cyclables dans le précédent mandat, il promet de vraies pistes du quotidien, dans Châteauroux, au cours de celui-ci. Même si les rues sont étroites. Après avoir fait aménager 8 km de « coronapistes », il vient d'annoncer que les 4 km des boulevards de ceinture du centre-ville

AUTOBUS URBAINS

Si vous cherchez un autobus fonctionnel et rentable, attendez ici trois minutes.

Otokar

Répondre à la demande de mobilité de la population urbaine, dans un contexte de fortes contraintes financières, exige de faire un choix d'autobus rationnel. Otokar propose des véhicules robustes avec des coûts d'exploitation durablement faibles, des solutions à énergie alternative, électrique ou au gaz naturel. Si vous vous arrêtez un moment sur les véhicules de notre marque, vous verrez qu'ils ne manquent pas d'atouts pour répondre à vos besoins. Et qu'en fait, ce n'est pas si compliqué de faire le bon choix.

AIRDOM

De 7,72 à 18,75 m

0 800 686 527 Service & appel gratuits

Koç

otokareurope.com

vont passer de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie pour les voitures, de façon à laisser de la place aux vélos.

A Nîmes, Jean-Paul Fournier a simplement promis un grand réseau de déplacements doux. Jusqu'ici la ville s'en était tenue, en quelque sorte, à des aides à l'achat de vélo et au déploiement de Vélo Tango, son vélo en libre-service. A sa décharge, elle était, en bisbille politique avec le président, centriste, de l'agglomération.

Parfois, plus clivante politiquement que le vélo, la contrainte exercée sur la voiture a fait irruption dans les débats. C'est ainsi qu'à Troyes, l'idée d'un 4e parking souterrain « *qui piègera plus encore la voiture en ville* », d'après l'opposante socialiste au maire, reste envisagée par François Baroin.

Chez Maryse Joissains, à Aix, pas de discours anti-voiture non plus. Mais dans les faits, les pourtours de la ville sont déjà équipés de 6 000 places de « *parkings de persuasion* ». Et d'ici un an, les diesel les plus anciens ne circuleront plus au centre-ville.

« *C'est le grand atout des villes petites ou moyennes : elles ont souvent de la place, encore dans leurs rues. Pas encore de problèmes d'embouteillages ou de stationnement. Il est plus facile de mettre les habitants au vélo* », estime Olivier Schneider.

Jean-Paul Fournier

Franck Proust

Les modes ou grands projets en transport public

Les Transports publics sont l'autre « incontournable » des nouvelles politiques climatiques, et ils coûtent de plus en plus cher. La question se pose donc plutôt du rythme de leur développement. Nîmes continue de miser sur ses bus à haut niveau de service, pas sur un tramway. Le nouveau président de Nîmes Métropole, Franck Proust, proche, cette fois, du maire de Nîmes, veut étendre le transport public aux « *zones blanches* » des territoires ruraux de son agglomération. Et parle aussi de ferroviaire et d'aérien. Il veut créer une ligne pour relier le centre de Nîmes à la nouvelle gare TGV, Nîmes Pont-du-Gard. Un budget de 13 M€. Il veut ainsi « *sauver* » l'aéroport de Nîmes.

Maryse Joissains a le même but à la tête de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix : « *étendre le réseau de transports en commun, passer de deux à quatre BHNS, dont un électrique* ». A Calais ou Châteauroux, on ne demande

plus aux maires d'en faire plus à ce sujet. Les Transports publics y sont gratuits, chez le second depuis vingt ans, chez la première depuis le 1er janvier. A Troyes, en revanche, François Baroin a été sommé par la candidate de la République en marche, d'étudier un projet de tramway. Qu'il juge irréaliste, sans refuser de «*reprendre les réflexions sur les transports et les aménagements de voiries nécessaires*». Mais, pour lui, la politique des bus déployée depuis 25 ans doit simplement se poursuivre.

Un adjoint écologiste

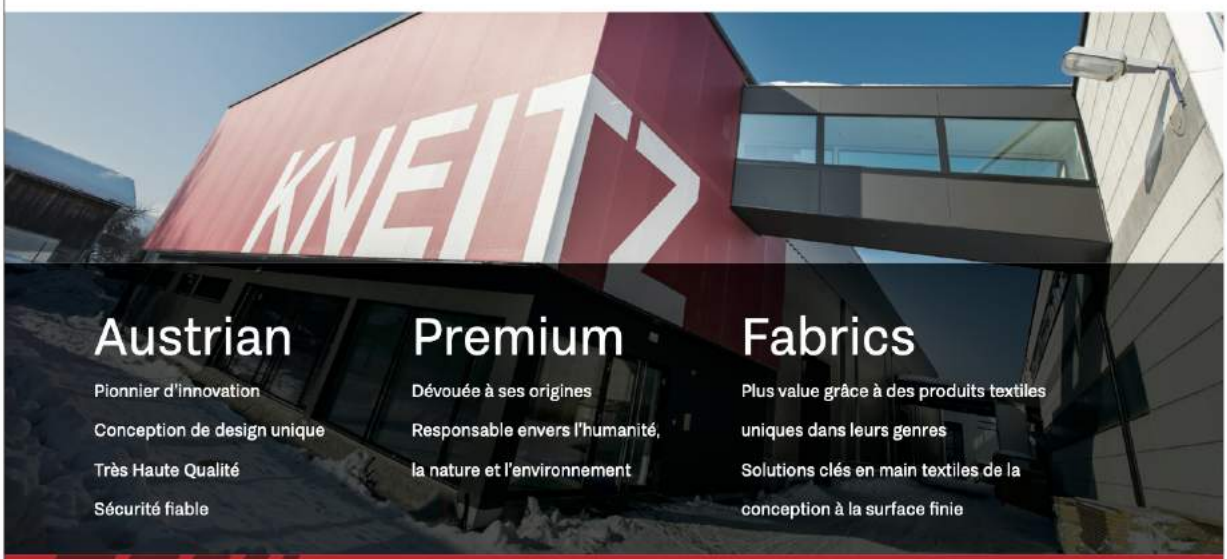
Ces maires mettent souvent en avant d'autres politiques écologiques qu'ils ont menées «*sans attendre la vague verte*». L'éclairage public par exemple, à Châteauroux, passé de 0 à 45 % en LED au cours du dernier mandat, alors que la moyenne nationale est à 15 %. Toujours à Châteauroux, un solde est déjà positif sur le nombre d'arbres plantés. A Aix, le bio est présent dans les cantines depuis 2005 pour au moins à 30 % du contenu des repas. Presque tous les logements sociaux sont déjà réhabilités, donc mieux isolés depuis 20 ans. «*Ne pas être écologistes aujourd'hui, c'est être idiot,* estime Maryse Joissains. *Mais je n'ai jamais été inspirée par la Gauche en la matière. Il faut y aller progressivement*». Néanmoins, il y a trois domaines dans lesquels elle estime qu'on n'a plus le temps d'attendre : «*la végétalisation des écoles, le bio et les circuits courts*».

A Troyes, François Baroin a intégré un ancien opposant écologiste, jusqu'en 2014, à son équipe et a nommé un nouvel adjoint à l'adaptation au changement climatique... ■

HUBERT HEULOT

Réinventons la mobilité confortable ensemble

KNEITZ
Premium Austrian Fabrics.



Prenez contact avec notre responsable commerciale : Elisabeth Lainé • Portable : +33 676 671 675 / Email : elisabeth.laine@kneitz.at

INTERVIEW / **BRUNO BERNARD,** président du Grand Lyon

Lyon
« Notre objectif est d'offrir de

L'écologiste Bruno Bernard, président du Grand Lyon, veut investir massivement dans les transports en commun. Au programme : une augmentation de 20 % de l'offre bus, la création de 20 km de tramway, d'un transport par câble et l'extension du métro. La gratuité pour les moins de 11 ans sera instaurée en 2021. Interview.

Mobilités Magazine : quelle est votre feuille de route en matière de mobilité ?

Bruno Bernard : notre objectif premier est de réduire la pollution et d'offrir à chaque habitant de nos 59 communes des alternatives à la voiture en développant massivement les transports en commun. Ce qui permettra aussi de réduire les inégalités territoriales et d'augmenter le pouvoir d'achat des citoyens en leur donnant la possibilité de moins utiliser leur voiture.

Mobilités Magazine : comment allez-vous atteindre ces objectifs ?

BB : cela passera par un plan massif d'investissement chiffré à 3 Mds€ pour le mandat. A noter que dans le précédent, ce montant était de 1,1 Md€. Nous allons augmenter l'offre de bus de 20 % dans les 24 prochains mois. Nous prévoyons aussi de créer 20 km de lignes de tramway supplémentaires d'ici la fin du mandat. Des études précises vont être lancées concer-

s alternatives à la voiture »

nant la création d'un transport par câble dans l'ouest de l'agglomération. Nous voulons également développer le réseau de métro : soit en créant une ligne nouvelle (la E, dont les études sont bien avancées), soit en prolongeant la A vers Décines-Meyzieux, ou la B en direction de Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape et Sathonay. Une fois que nous aurons étudié ces hypothèses, nous consulterons les citoyens pour recueillir leur avis.

Mobilités Magazine : comment allez-vous financer ces projets ?

BB : dans le cadre du plan de relance du gouvernement, nous espérons toujours une aide pour développer les transports en commun. Par ailleurs, dans le précédent mandat, le Sytral a sous-investi. Avant la crise du Covid, sur 3 Mds€, plus de la moitié (1,6 Md€) était liée à l'autofinancement. Il y a un emprunt sur 1,4 Md€ qui nous permet de garder une capacité d'endettement raisonnable sur 7 ans. Nous envisageons d'augmenter la contribution des collectivités membres du Sytral, notamment celle de la métropole de Lyon. Par ailleurs, la fréquentation du réseau des Transport en commun lyonnais est remontée à 90 %. Ce qui induit un niveau de recettes important, en sachant qu'il y a encore des personnes en télétravail. Par contre, c'est compliqué d'avoir des projections concernant le versement mobilité. Si le produit de celui-ci diminue fortement, peut-être que nous investirons un peu moins que 3 Mds€.

Mobilités Magazine : comment souhaitez-vous réduire les inégalités territoriales ?

BB : nous allons créer une tarification unique entre les TCL et la SNCF pour développer l'intermodalité entre le réseau urbain et les TER. L'objectif est d'éviter aux habitants de la métropole d'acheter deux titres de transport. Nous allons aussi instaurer la gratuité des transports publics pour les plus démunis et les moins de 11 ans dès le 1er janvier 2021.

Mobilités Magazine : quels sont vos projets en matière de mobilité active ?

BB : nous souhaitons tripler la part des déplacements à vélo. Nous allons aménager un réseau express de vélo de 450 km car nous voulons donner la possibilité aux habitants de la métropole de se déplacer autrement en toute sécurité. Nous avons aussi élaboré un plan-piéton métropolitain qui passe par une sanctuarisation des trottoirs. Il faut qu'ils soient plus larges et respectés en termes de stationnement des voitures, trottinettes, deux roues ou encombrants divers. Nous avons prévu d'installer des bancs, des bornes à eau et des panneaux indicateurs des temps de parcours.

Mobilités Magazine : pour quelles raison êtes-vous candidat à la présidence du Sytral ?

BB : les mobilités sont un axe majeur. Le développement des transports en commun incombe au Sytral. Par conséquent, il est assez logique de présider et gérer ce syndicat pour mettre en œuvre notre programme en matière de mobilité.

Propos recueillis par Christine Cabiron

© O. PANIER DES TOUCHES

Depuis juin 2020, Bordeaux métropole est gouvernée par une alliance entre le parti socialiste, Europe Ecologie Les Verts et le parti communiste. En matière de mobilité, son président Alain Anziani - maire de Mérignac - souhaite « *tout remettre à plat* ». Interview.

INTERVIEW / **Alain Anziani,** maire de Mérignac

Bordeaux

« Seule une multiplicité de dispositifs résoudra les problèmes de mobilité »

MOBILITÉS : pourquoi souhaitez-vous tout remettre à plat en matière de mobilité ?

Alain Anziani : Bordeaux métropole consacre 450 M€ par an à la mobilité sur un budget global de 1,7 Md€. Nous avons un réseau de tramway très étendu avec plus de 70 km de lignes. Malgré cela, l'agglomération est dans l'une des plus embouteillée de France. Seule une multiplicité de dispositifs de déplacement résoudra les problématiques de mobilité. Il faut donc tout remettre à plat pour avoir une nouvelle vision de la mobilité.

MOBILITÉS : comment allez-vous procéder ?

AA : nous allons réactualiser le schéma de mobilité adopté en 2016. Depuis, il y a eu un plan vélo, des projets de téléphérique urbain, de RER, de prolongement du tram et de développement du transport fluvial. Nous allons les réexaminer en tenant compte des

coûts, des besoins des habitants et du bilan carbone car nous souhaitons parvenir à un équilibre et une crédibilité budgétaire.

Mobilités : qu'entendez-vous par crédibilité budgétaire ?

AA : nous ne pouvons pas tout financer. Nous voulons assurer la transition écologique dans l'ensemble de la métropole. Par ailleurs, nous allons devoir faire face à de nouvelles dépenses comme la construction de logements. Nous allons aussi devoir soutenir la relance économique. Nous allons réorienter les investissements, en sachant que nous ne pouvons pas consacrer plus de 500 M€ par an à la mobilité.

Mobilités : les projets d'extension du tram sont-ils remis en question ?

AA : plus le tram s'éloigne des parties denses de l'agglo, plus il va lentement et plus il s'expose à un certain nombre de dysfonctionnements pouvant mettre en péril l'ensemble du réseau. La question est de savoir s'il faut continuer à investir dans ce mode ou créer des lignes de bus plus performantes. De plus, nous souhaitons aussi développer l'usage du vélo et de la marche.

Mobilités : quels sont vos projets en matière de vélo ?

AA : il va falloir créer des espaces dédiés. Jusqu'à présent, on faisait un peu de replâtrage : c'est-à-dire qu'on prenait de l'espace aux voitures pour le donner aux vélos. Tout cela n'a pas abouti à grand chose si ce n'est que nous sommes confrontés à des automobilistes furieux d'être coincés dans des embouteillages alors que les pistes cyclables sont désertes.

Mobilités : comment souhaitez-vous procéder pour atteindre un meilleur équilibre entre les modes ?

AA : il faut repartager la voie publique à chaque opération de grands travaux. C'est-à-dire, repenser la ville avec des voies cyclables dédiées et sécurisées, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Cette autre vision d'aménagement urbain demandera un peu de temps. Je ne suis pas l'ennemi de la voiture car nous avons besoin de ce mode. Mais il faut arriver à un partage des usages plus rationnel et mieux pensé.

Mobilités : quels sont vos projets pour les piétons ?

AA : il ne suffira pas de retirer les voitures stationnées sur les trottoirs pour favoriser la marche. Nous voulons élaborer un véritable plan piéton dans lequel seront budgétés de lourds travaux. Aujourd'hui beaucoup d'obstacles sur la voirie empêchent de se déplacer à pied, notamment les personnes à mobilité réduite. Il faudra investir dans du mobilier urbain, créer des trottoirs dans les rues où il n'y en a pas.

Mobilités : à quelle échéance allez-vous réaliser ces projets ?

AA : nous nous accordons un an pour concevoir un nouveau schéma de mobilité. Parallèlement, nous travaillons avec la région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF pour faire aboutir le projet de RER qui améliorera les problématiques de déplacements car la mobilité doit être pensée en lien avec les territoires qui entourent Bordeaux métropole. Nous allons relancer la DUP concernant le bus à haut niveau de service entre Saint-Aubin et Bordeaux. Enfin, la desserte en tram de l'aéroport et de la zone aéroportuaire (dont les travaux ont été retardés à cause du Covid) devrait être opérationnelle en janvier 2023.

Propos recueillis par Christine Cabiron

HCI

POUR VOUS, TOUT SIMPLEMENT

L'ÉNERGIE POSITIVE DE LA VILLE

MEILLEURE AUTONOMIE DU MARCHÉ

zéro émission & silencieux

Contactez-nous au
02 72 34 07 20 / 06 34 54 76 68
ou commercial@hcigroupe.com
hcigroupe.com

jest electric

- **Compact et maniable : 5,85 m et 22 passagers**
- Qualité et sécurité
- **Autonomie : 210 km** avec packs batteries de 88 kW*

ATAK electric

- **Compact et maniable : 8,32 m et 52 passagers**
- Qualité et sécurité
- **Autonomie : 300 km** avec packs batteries de 220 kW*

*Essais SORT et selon les conditions d'utilisation

Comme de nombreux élus, opérateurs et autorités organisatrices qui ont opté pour une mobilité plus vertueuse et nous ont fait confiance, bénéficiez de la subvention MoéBUS !

moēBUS

Jusqu'à 30% de réduction
sur l'acquisition de votre véhicule électrique KARSAN

KARSAN

electrified by BMW i.

RÉSEAU/ Gratuité

Montpellier adopte la gratui des transports publics le we

A compter du 5 septembre 2020, les transports en commun de Montpellier Méditerranée sont en libre-accès le week-end pour les habitants de la métropole. Cette mesure est le premier pas vers la gratuité totale. Elle coûtera cette année près de 2 M€ à l'autorité organisatrice de la mobilité. Montpellier est la 35e ville de France à adopter ce dispositif.

C'est tambour battant que la gratuité des transports publics a été instaurée à Montpellier. Cette mesure - promise par le candidat Michael Delafosse pendant la campagne des élections municipales - sera déployée en trois étapes. La première est entrée en vigueur le 5 septembre 2020 et ne s'applique pour l'instant qu'aux habitants de la métropole, uniquement pendant les week-ends. En effet, la nouvelle équipe en place n'a pas perdu de temps.

té
ek-end

Pass gratuité : mode d'emploi

Pour voyager en règle, les voyageurs devront se munir d'un Pass week-end gratuit qu'ils devront valider à chaque montée dans les bus et tramway. Pour se le procurer, TaM a simplifié les démarches. Ce Pass est accessible en quelques minutes sur l'application M'Ticket, téléchargeable sur Google Play et l'App store. Pour cela, il suffit de photographier et d'envoyer une pièce d'identité et un justificatif de domicile. Il est également possible d'effectuer ces opérations en ligne sur le site du transporteur et dans ses agences commerciales. « *Nous avons la capacité d'assurer 500 rendez-vous par jour* », indique Luc Egoumenides, le directeur général de TaM. L'entreprise a également mis en place des agences mobiles. La demande sera traitée dans un délai de 48 h et un courriel de confirmation sera envoyé aux demandeurs. Le Pass week-end gratuit sera envoyé sous forme de QR Code pour profiter immédiatement de la gratuité. La carte TaM sera envoyée par voie postale à domicile.

En moins d'un mois, cette mesure a été mise en œuvre. « *Montpellier retrouve de la temporalité !* », a déclaré le 26 août 2020 Michaël Delafosse, maire de Montpellier et président de la métropole, lors d'une conférence de presse présentant les nouvelles conditions d'accès aux transports publics. En France, l'agglomération de Montpellier est la 35e ville à opter pour la gratuité. « *Nous sommes la première métropole de France de cette taille à adopter ce dispositif* ».

> « Nous avons fait des arbitrages, des choix, redéployé des budgets. A aucun moment nous ne reviendrons sur cette mesure qui est une décision résolue et irréversible. »
>
> **Michaël Delafosse.**

Montpellier Métropole compte en effet 31 communes et plus de 450 000 habitants. Pour les nouveaux élus, cette mesure « *qui allie justice sociale et transition écologique* » va changer le rapport aux mobilités. « *C'est du pouvoir d'achat en plus pour les familles, de l'écologie incitative pour tous, c'est récompenser les comportements vertueux* », précise Julie Frêche, vice-présidente déléguée aux transports et aux mobilités actives. Ce dispositif vise aussi à soutenir le commerce de proximité - en particulier celui du centre-ville de Montpellier - et de « *mieux redistribuer* » l'impôt. « *Le niveau de la fiscalité est très élevé à Montpellier et le dynamisme fiscal s'est bien tenu cette année, y compris cet été. Ce qui nous permet d'avoir des marges de manœuvre* », poursuit Michaël Delafosse. Notamment pour financer cette mesure.

Coût de la gratuité totale : 24 M€

Le coût de la gratuité partielle a été estimé à 1,9 M€ pour les quatre derniers mois de 2020. Ce montant inclut l'abattement de 10 % accordé aux abonnés mensuels et annuels. En année pleine, la facture s'élèvera à 5,6 M€. « *C'est une fourchette haute, car nous nous sommes basés sur une enquête ménage-déplacement datant de 2014* », précise l'élue. « *Nous avons besoin de récolter des données pour affiner les chiffres* ». A l'heure actuelle, le coût de la gratuité totale a été estimé à 24 M€. Un chiffre à rapprocher des 39 M€ issus de la vente des titres de transport, soit un taux de couverture des dépenses par les recettes commerciales de 40 %. En 2019, la société d'économie mixte TaM (dont Transdev est actionnaire) a enregistré 90 millions de voyages, dont 200 000 à 250 000 sont réalisés le samedi. Un chiffre qui ne sera pas de cet ordre en 2020, crise sanitaire oblige. Aujourd'hui, le transporteur estime avoir retrouvé un niveau de fréquentation de l'ordre de 70 % par rapport à la normale. Reste que des incertitudes planent encore fortement sur la tenue du versement mobilité, dont les pertes ont été évaluées entre 12 et 20 M€

35 VILLES ONT OPTÉ POUR LA GRATUITÉ

Selon l'observatoire des villes du transport gratuit, 35 agglomérations françaises ont adopté un système de gratuité partielle ou totale. Selon Maxime Huré, président du comité scientifique de cet observatoire, « *dix-huit maires ont fait cette promesse pendant la campagne des élections municipales, dont Lille, Paris, Nancy, Clermont-Ferrand, Millau* ». A Dunkerque, une agglomération de 200 000 habitants, cette mesure instaurée en 2018, est plébiscitée par les jeunes, les personnes en difficulté sociale, isolées, et par les familles qui ont gagné du pouvoir d'achat. Conséquences : la fréquentation des transports en commun a augmenté de 85 % en semaine et de 120 % le week-end. « *La gratuité repousse le passage du permis chez les jeunes. Ils ont gagné en autonomie pour pratiquer des activités culturelles et sportives inaccessibles à pied ou à vélo* », indique Maxime Huré. « *La gratuité a également décloisonné certains quartiers, amélioré l'image de la ville* ». L'expérience de Montpellier sera suivie de près par l'Observatoire des villes du transport gratuit. « *Nous allons analyser les transformations urbaines liées à la gratuité et les évolutions des pratiques de la mobilité* », explique le président du comité scientifique.

Chaque génération possède son emblème.
Le nouvel eCitaro.

La référence. Avec le nouvel eCitaro, Mercedes-Benz apporte une réponse aux enjeux actuels et à venir en matière d'électromobilité.
Prêt à électriser l'avenir, l'eCitaro vient compléter la gamme du constructeur à l'étoile avec un véhicule perfectionné, entièrement électrique.
Avec son concept prometteur et un système intégral d'électromobilité, l'eCitaro ouvre la voie à l'électromobilité en ville.
Plus d'informations sur www.mercedes-benz-bus.fr

Mercedes-Benz
The standard for buses.*

*La référence du bus et du car
EvoBus France SASU au capital de 14 640 000 euros, 2-6 rue du Vignolle, 95200 Sarcelles, RCS Pontoise no 662 018 068

du fait du Covid-19. « *La question du financement se posera. L'économie des transports va s'adapter aux nouveaux usages* », estime Julie Frêche. « *Nous allons innover, proposer une nouvelle gouvernance financière territoriale pour compenser les pertes de recettes commerciales liées à la gratuité* ».

5 millions de visiteurs occasionnels

En attendant cette nouvelle gouvernance (dont les détails n'ont pas été communiqués), la gratuité a été financée par le budget général de la métropole abondé par les impôts. « *C'est une mesure redistributive* », insiste Michaël Delafosse. « *Nous avons fait des arbitrages, des choix, redéployé des budgets. A aucun moment nous ne reviendrons sur cette mesure qui est une décision résolue et irréversible* », affirme-t-il. Pas question pour autant d'augmenter la fiscalité des ménages. Par contre, la collectivité compte sur la contribution des visiteurs occasionnels. « *Il y en a 5 millions par an. Ces visiteurs utilisent le tram ou les bus pour se déplacer. Cela représente des recettes commerciales non négligeables* ». A noter que selon l'enquête ménage-déplacement, 90 % des utilisateurs du réseau urbain habitent dans la métropole. D'ici la fin du mandat, la gratuité totale des transports publics sera effective. Ce dispositif s'inscrit plus largement dans une politique globale de la mobilité. L'objectif étant de proposer un ensemble de solutions de mobilité pour réduire l'usage de la voiture. Dans cette agglomération, ce mode de déplacement est particulièrement plébiscité : chaque jour, près de 140 000 véhicules entrent et sortent de la ville provoquant embouteillages et dégradation de la qualité de l'air. « *La gratuité des transports publics incitera les automobilistes à franchir le pas des transports en commun en déposant leur voiture dans un parking relais* », espère Michaël Delafosse. Cette collectivité souhaite avoir une approche « systémique » de la mobilité. « *Je veux que Montpellier soit à la hauteur de la transition écologique. Nous voulons offrir des services plus respectueux de la planète* ». C'est pourquoi, 150 M€ ont été dédiés aux mobilités actives. Par ailleurs, la métropole va construire un réseau express vélo. Elle prévoit également de généraliser les zones où la vitesse sera limitée à 30 km/h. En matière de transport collectif, la nouvelle équipe a validé la réalisation de la 5e ligne de tramway et la construction d'un réseau de bus express sur voies réservées. « *Cette approche systémique met la ville en transition. Montpellier qui fut une référence en matière de transport public va le redevenir avec la gratuité* », indique Michaël Delafosse. ■

Christine Cabiron

Bientôt une police des transports

Lors de la conférence de presse du 26 août 2020, Michaël Delafosse a annoncé la création d'une police des transports. « *La sécurité fait partie du droit à la mobilité. Qu'est-ce que c'est que cette société où les agents qui assurent une mission publique se font agresser ?* », a-t-il lancé. « *Chaque fois qu'un conducteur sera agressé nous nous porterons partie civile* ».

L'AVENIR DE VOTRE ENTREPRISE EST (PLUS QUE JAMAIS) EN ROUTE

Gestion commerciale
Exploitation
Prépaye
Atelier
Aide à la décision
Mobilité Connectée

AbcCar

abc informatique

www.abc-informatique.com
info@abc-informatique.com
04 75 86 10 20

CRISE / Transport routier de voyageurs

Le transport interurbain de

Co-concevoir le territoire, accompagner la mobilité, participer à la révolution numérique, répondre à la transition écologique, mettre en œuvre un Plan de Continuité d'Activité (PCA), repenser la relation au travail, rechercher à diversifier ses activités, favoriser l'introduction de nouveaux profils / métiers... Les opérateurs de mobilité - acteurs majeurs, entre autres, du transport scolaire - font face à des défis inédits.

Les entreprises de transport routier de voyageurs sont donc engagées dans une « grande transition ». Il s'agit cependant pour elles, d'avancer sur le chemin d'une transition « choisie », à tout le moins maîtrisée, plus que « subie » ; aussi plusieurs questions de fond semblent incontournables.

La première porte sur le maintien des activités et la pérennité des emplois. Est-il possible d'inventer de nouveaux modèles efficaces et durables et ce, alors que le transport occasionnel et le tourisme battent de l'aile ? L'équilibre des activités qui était la norme ces dernières années, en l'occurrence avec une clé de répartition de 70 % de transport régulier de voyageurs (services conventionnés) et 30 % de transport occasionnel par autocar et tourisme, ne fonctionnera manifestement plus.

La deuxième question porte sur l'isolement du dirigeant et sa capacité à savoir s'entourer pour affronter les enjeux, non de demain, mais d'aujourd'hui.

voyageurs en mode survie

Entre une pandémie quasi-persistante, des pertes sèches en matière de recettes en transport touristique, des annulations de réservations de groupes, un transport scolaire ou périscolaire fragilisé, des services librement organisés d'autocars qui peinent à reprendre leur essor, quelle est la plage des possibles dans ce contexte de crise ? Comment empêcher ou infléchir la courbe d'une future déroute des PME familiales ? Pour la première fois de leur histoire, les opérateurs de mobilité - les autocaristes - risquent fort d'être confrontés ces prochains mois à une forme de décroissance sectorielle. En tout état de cause, un facteur majeur de cette déstabilisation est non seulement l'impact de la Covid-19, mais le télescopage des transitions susvisées. Ces dernières perturbent profondément les PME habituées à traiter les problèmes en « silos ». Les transitions, insuffisamment pensées et traitées, engendrent des crises identitaires par secteurs d'activités, et ce bien au-delà de l'étendue des pertes financières et des conséquences du confinement à court et à moyen terme sur l'emploi.

ANTOINE-TRISTAN MOCILNIKAR, Ingénieur général des mines au service du Haut Fonctionnaire de défense et de sécurité (HFDS) du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales (MCTRCT).

Surmonter les obstacles par la résilience

L'analyse de la crise identitaire en transport interurbain de voyageurs répond à des questions de mobilité, de stratégies et de résilience, toutes posées aux PME familiales, liées aux bouleversements sociétaux et environnementaux. Faire preuve de résilience, c'est pouvoir rebondir plus haut après une épreuve. « *La résilience renvoie au systémique et se conçoit à l'échelle globale en raison des interdépendances. Les priorités sont alors d'identifier tous les risques, toutes les temporalités et d'appréhender la logique territoriale* », selon Antoine-Tristan Mocilnikar. Il faut sans équivoque repenser les axes de maintien et de développement des activités à une dimension territoriale, en prenant modèle sur des acteurs de mobilité nationaux, européens, voire internationaux.

Ne faut-il pas réapprendre le métier de dirigeant en mobilités ? « *Devenir ou redevenir un dirigeant c'est savoir traverser une crise identitaire majeure* ». Dans un laps de temps plus que limité, il faudra se montrer responsable, endurant, attentif, pour endosser un rôle dont on méconnait les impacts, en somme, prendre des risques. Certains ont anticipé une crise, ou simplement investi dans la diversification, en optant pour le marché du transport sanitaire. Plusieurs start-ups ont d'ailleurs investi ce marché et développé des solutions pour répondre aux nouveaux besoins des établissements de santé. Dans ce cadre, des outils de réservation sont venus offrir une organisation d'exploitation répondant à leurs demandes. Ces initiatives viennent s'ajouter aux efforts de consolidation menées par des acteurs connus, intégrateurs de la mobilité partagée. Au vu d'une offre de service plurielle, ne pourrait-on pas imaginer une incursion de regroupements de PME familiales au cœur d'une vision terrain pleinement opérationnelle, au plus près des problématiques de son territoire ? Dans une vision plus commerciale, la création de forfaits touristiques (un package dynamique) plus proche d'un tourisme vert, culturel, aux portes d'une région, par le truchement d'un statut de tour-opérateur autocariste (Destination France) pourrait répondre aux besoins d'une clientèle locale de touristes français. La désaffection des visiteurs étrangers, les restrictions des déplacements dans le monde, seraient plus ou moins contrebalancées par une offre de services réunissant des PME locales reconnues par leurs services scolaires, et de lignes régulières.

Rompre l'isolement du dirigeant et maintenir le lien sociétal

Hors crise, la reprise d'une entreprise familiale n'est guère aisée, et ce quel que soit le cursus du « jeune repreneur ». Il est amené à prendre seul des décisions

ENSTV

Former les générations futures aux nouveaux enjeux du transport

Mis à l'arrêt pendant le confinement, le secteur des transports doit se réinventer pour répondre aux nouvelles attentes des Voyageurs. Les formations proposées par l'Ecole Nationale Supérieure en Transports de Voyageurs (ENSTV) et le groupe AFTRAL accompagnent ce changement.

La pandémie de Covid-19 a rebattu les cartes de nombreux secteurs, dont celui des transports. En panne sèche pendant 3 mois, le transport Voyageurs doit faire preuve d'agilité et adapter son modèle pour favoriser le rebond. Dans ce contexte inédit, l'Ecole Nationale Supérieure en Transports de Voyageurs (ENSTV) accompagne les entreprises dans la transformation de leurs métiers. « *Depuis près de 35 ans, l'ENSTV forme les futurs professionnels du Transport, sur des métiers d'exploitation et des fonctions d'encadrement, en Bac +2 et Bac +3*, explique Mathieu Faurie, directeur de l'ENSTV. *Notre école a été créée par des professionnels pour des professionnels, afin de répondre à leurs besoins en termes de recrutement et compétences. Chaque année nous accueillons une centaine de nouveaux étudiants, en temps plein ou en alternance.* » Cette filière de choix, qui associe théorie et pratique sur le terrain, offre de nombreux avantages aux entreprises. « *Cet enseignement professionnel forme les jeunes à leur futur environnement de travail*, indique Mathieu Faurie. *C'est aussi un très bon tremplin pour le recrutement ! Les dernières mesures du Gouvernement en faveur de l'alternance, sont un soutien considérable au secteur. L'aide unique à l'apprentissage (jusqu'à 8.000 € pour un apprenti majeur en licence Pro) est un effet d'aubaine qui va permettre de préparer la reprise.* »

Des formations en alternance BAC+2 et BAC + 3

Car le Covid-19 a transformé le comportement des voyageurs. Hier séduits par les pays lointains, les voilà conquis par la destination France ! Et il est fort à parier que cette tendance devienne durable, notamment pour les voyages scolaires et le Grand Tourisme.

Afin de préparer les générations futures aux métiers du transport, l'ENSTV pro-

pose deux formations en alternance sur les métiers de l'exploitation et les fonctions de l'encadrement :

■ BAC +2 (840 h) sur Paris, Lyon, Toulouse :
Exploitant Régulateur en Transport routier de Voyageurs : agent de planning, adjoint au responsable d'exploitation, chef de ligne...

■ BAC +3 (805 h) sur Paris, Vannes :
Responsable de Production du Transport de Personnes : responsable des opérations, responsable de production, directeur d'exploitation...

Au-delà du contexte covid, le secteur doit faire face au défi de la transformation numérique qui vient bouleverser les usages. « *La transformation numérique exige d'adapter la nouvelle promesse de mobilité à l'évolution des besoins des citoyens, notamment pour digitaliser l'expérience sur le voyageur lui-même,* conclut Mathieu Faurie. *En préparant les étudiants à l'innovation digitale, nous accompagnons les professionnels dans ce changement de paradigme.* »

Vous souhaitez en savoir plus sur nos formations ?

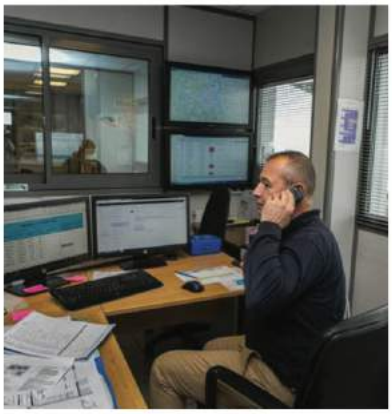
Vous souhaitez participer à nos jurys ou intervenir au sein de notre école ?

Contact :

ENSTV
127 avenue Ledru Rollin
75011 Paris

Mathieu Faurie
01 43 14 79 03
Mathieu.faurie@aftral.com

Nouveautés AFTRAL Managers



De par sa soudaineté et sa violence, l'épisode Covid ne malmène pas uniquement la trésorerie des entreprises. Les équipes sont soumises à rude épreuve et les dirigeants (surtout de PME) sont plus que jamais seuls face aux décisions à prendre. Dédié à la formation des managers de proximité et des dirigeants, AFTRAL Managers propose une série de séminaires partout en France, animés par une dizaine de consultants-formateurs.
Objectif : préparer demain et monter en compétences sur des thèmes Métier (Réglementation sociale, Appel d'offres ...) et managériaux (communication, management opérationnel ...)

Quelques exemples de thèmes innovants :

• Appréhender un projet stratégique ou une préoccupation managériale
Cette approche concourt à développer le potentiel d'action et d'initiative de chacun, à resserrer les liens entre les participants et leur entreprise, prévenant de fait les Risques Psycho Sociaux.
Ateliers d'une demi-journée, en présentiel ou à distance, échelonnés sur 6 à 8 mois.

• (Ré)Apprendre à travailler ensemble
Lors de cette journée, l'équipe de direction et les collaborateurs sont amenés à prendre conscience de leur mode de fonctionnement et de leurs propres réactions au travers d'expériences en collectif. Ils repartent avec des outils utiles pour s'adapter dans des environnements contraints.

• Gouvernance d'entreprise et prise de décision
Cette journée permet de tester un nouveau mode de gouvernance, sous un format participatif, afin de prendre conscience des nombreux biais qui viennent altérer une décision.

• Accompagner et porter le changement
Sous forme de coaching individuel ou collectif, cette approche pragmatique met en évidence les paradoxes qui nous animent face au changement. AFTRAL Managers propose 4 axes de réflexion : l'adaptation au changement, l'ouverture au changement, l'équilibre dans le changement et la dynamique qui l'accompagne.

Contact :

AFTRAL Managers
46, Avenue de Villiers
75017 Paris

Vincent BALDY
06 88 06 67 40
vincent.baldy@aftral.com

AFTRAL
Apprendre et se former en transport et logistique

lourdes, et reste l'unique responsable, pénalement et financièrement, de l'entreprise. Il déjoue la méfiance, jongle avec les informations confidentielles et les enjeux de pouvoir. Dans ce contexte, il est difficile de se livrer à ses pairs. Alors, quand les crises se multiplient, l'isolement, voire la solitude, imposent une loi du silence. Le dirigeant peut être fatigué, diminué par les exigences et vicissitudes du quotidien. C'est sans aucun doute dans ces moments qu'il faudrait échanger avec d'autres acteurs (pas foncièrement du même secteur d'activité) confrontés à la même situation. D'autres solutions existent donc pour combattre cet isolement, à savoir :

En interne, il s'agit de mettre au point une stratégie collective, collaborative, en impliquant ses collaborateurs pour innover. C'est le principe de l'intrapreneuriat qui permet à des entreprises de laisser carte blanche à leurs équipes en investissant dans des cellules d'innovation (structures d'incubation internes). Les PME familiales savent qu'elles ont besoin d'être plus agiles, d'avoir la capacité d'évoluer sur leur marché et leurs métiers face à un écosystème concurrentiel en pleine mutation. Les salariés sont en quête de sens dans leur travail et veulent repenser leur relation avec leur entreprise.

En externe, doit être considéré le fait que sortir de l'isolement pour le dirigeant revient à s'appuyer sur une gouvernance ouverte par la création d'un comité de direction (voire d'un comité stratégique élargi). Un regard extérieur peut permettre de révéler de nouvelles pistes de réflexion. De même recourir à un cabinet de coaching procède de la même logique. Ainsi, bénéficier d'un accompagnement personnalisé permet de discuter librement sans enjeux de pouvoir, ou d'analyse de postures.

Bien souvent, l'accompagnement démarrera par une analyse des pratiques pouvant déboucher sur un audit structurel et organisationnel.

Un cursus de formation ouvert, où l'accent est mis sur le développement d'une énergie entrepreneuriale, sur la culture de son leadership et la mise en valeur de l'innovation, permet également de rompre l'isolement.

Au-delà de cette limite, votre ticket...

Sans nul doute, les PME familiales doivent au plus vite se muscler pour rester crédibles, faire preuve de résilience organisationnelle et communautaire, dans leur relation avec les usagers et les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable pour passer le cap des transitions. Il est nécessaire d'user de stratégies différenciées qui reposent sur l'intelligence économique, collective, voire émotionnelle, dans le sens d'une meilleure conscience de soi-même, de maîtrise de soi-même et d'une gestion de la relation clients.

C'est au niveau de la psychologie et de l'innovation du manager dirigeant et de ses équipes, qu'une cohérence peut être retrouvée au travers de projets de société aux finalités élaborées et partagées. Ce manager d'alliance a besoin d'être accompagné.

Au niveau national, un plan de relance du transport est l'une des issues pour enrayer le risque qui pèse sur le transport interurbain de voyageurs.

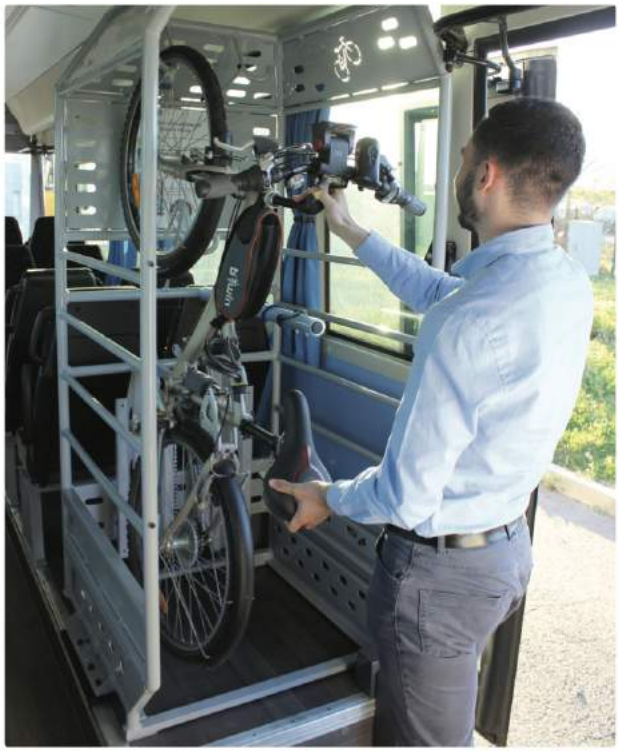
Ce plan de relance pourrait prendre la forme d'un fond pour maintenir les emplois et financer les investissements liés à la modernisation de l'outil de production, la reconversion des acteurs de mobilité vers de nouvelles activités connexes ou encore la préparation aux jeux olympiques.

Au niveau régional, il est également nécessaire que les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable réfléchissent aux conditions de marché permettant aux PME familiales de répondre à des marchés allotis et non à des marchés uniques regroupant le transport scolaire, le transport à la demande et les lignes régulières.

Toutes ces conditions réunies devraient permettre d'établir un meilleur équilibre productif, une nouvelle échelle de valeurs et in fine, un véritable choix sociétal plus durable pour la nation France.. ■

Claude Cibille

Une offre **autocar + vélo** dan



Un partenariat innovant pour une offre combinée autocar plus vélo, est expérimenté par Transdev, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et la FNTV depuis le début du mois de juin. Il pourrait conduire l'opérateur à l'étendre sur d'autres territoires. Lancée dans l'adversité de la crise sanitaire, Transdev observe cependant les premiers résultats et envisage de la dupliquer demain dans d'autres territoires.

Dans le prolongement des actions menées par les collectivités, ce sont d'abord des considérations environnementales qui ont prévalu au choix de deux lignes périurbaines exploitées par Transdev sur la façade Ouest de l'Etang de Berre, pour cette expérimentation. De son côté, la Métropole Aix-Marseille-Provence avait engagé au préalable un plan vélo sur cinq ans. Il doit participer à atteindre l'objectif de réduction de l'usage de la voiture particulière dans une zone où 39 % des déplacements de moins de cinq kilomètres se font actuellement en voiture. Or, le vélo démontre sa pertinence : pour parcourir de telles distances il faut 15 minutes en vélo classique, voire 7 minutes avec un vélo à assistance électrique. La Métropole a donc décidé de prendre ce dossier à bras le corps pour inverser la tendance. Elle a mis la main à la poche, avec un plan vélo doté de 60 M€ de budget. La mise en œuvre de ce plan en complète un autre, départemental, de 40 M€ engagés par les Bouches-du-Rhône, dans le cadre des Etats Généraux de la Provence.

s les Bouches-du-Rhône

Le renfort des associations de cyclistes

Un choix auquel ont participé et collaboré, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) et le regroupement Ramdam. Celui-ci se remue les mollets et les méninges pour encourager l'usage du vélo et des modes alternatifs à la voiture individuelle, sur l'ensemble des territoires des pays d'Aix-en-Provence, d'Aubagne, de Marseille et de l'Ouest de l'Etang de Berre, de La Ciotat et de Salon-de-Provence. Depuis sa création en 2016, il fédère ainsi 7 associations et compte 3 000 adhérents. Et il est devenu l'interlocuteur privilégié de la Métropole pour les questions de transport et de mobilité. Son rôle est donc précieux d'autant que très impliqué auprès des milieux cyclistes et touristiques, il est aussi un relais de communication opportun auprès des hôtels, des offices du tourisme...

Deux lignes du réseau périurbain Ulysse Métropole Mobilité

Les deux lignes choisies pour démarrer cette expérimentation, sont toutes deux originaires de Port-Saint-Louis-du Rhône et font partie du réseau de lignes périurbaines Ulysse Métropole Mobilité. L'une d'entre elles, la ligne 1, est à destination de Miramas et dessert Fos-sur-Mer et Istres. Avec entre 18 et 25 allers et retours quotidiens, elle représente sur l'année une fréquentation de 256 000 voyageurs. L'autre, la ligne 2, est à destination de Martigues et dessert aussi Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc.

3 QUESTIONS À / Antoine Seguret

Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) des Bouches-du-Rhône

Mobilités : que représente la FNTV dans le département des Bouches-du-Rhône ?

Antoine Seguret : notre fédération professionnelle départementale compte 24 entreprises adhérentes, des TPE et des Pme indépendantes, des filiales de groupes... Elles représentent plus de 2500 emplois, pour un peu plus de 1 300 véhicules. Avec ces chiffres, nous pensons traiter autour de 80 % de l'activité du secteur des transports de voyageurs par autocar, dans le département.

Mobilités : comment se portent les entreprises dans le contexte si particulier que nous vivons ?

AS : à ce jour, nous sommes en pleines discussions avec les collectivités pour évaluer les pertes subies par le secteur. La prise en charge des frais fixes des entreprises est loin d'être acquise. La situation n'est pas homogène entre les transporteurs qui ont une activité de transport et de tourisme et de celles qui n'ont qu'une seule activité de tourisme. Celles-ci sont particulièrement fragilisées. Mais en cette fin juillet, nous n'avons pas eu connaissance de défaillance. Les entreprises profitent des mesures économiques mises en place par le gouvernement. C'est plutôt à la fin de cette année que nous redoutons les problèmes.

Mobilités : quels sont les chantiers d'avenir sur lesquels la FNTV est engagée dans les Bouches-du-Rhône ?

AS : en dehors de ces questions sociales, nous sommes par exemple en l'attente des décisions concernant la liaison entre la gare Ter de Vitrolles et les aérogares de l'Aéroport Marseille-Provence. Il est question d'un site propre avec le choix d'un Bus à Haut Niveau de Service ou alors d'un transport par câble. Le choix retenu le sera pour l'horizon 2024/2025.

Propos recueillis par Jean-François Bélanger

Avec entre 12 et 18 allers et retours quotidiens elle compte une fréquentation de 161 000 voyageurs. Toutes deux desservent d'importants pôles industriels très denses en emploi. Elles sont également connectées sur leur parcours à plusieurs pôles d'échanges intermodaux avec plusieurs gares du réseau TER de la SNCF. Ces données constituent donc un premier potentiel.

Deux lignes connectées à la Via Rhôna

Un autre est également fourni par la Via Rhôna. Chacun sait que cet itinéraire de modes doux, qui relie sur 815 kilomètres le lac Léman à la mer Méditerranée, est appelé à devenir un axe lourd des randonnées européennes, de celles à vélo en particulier. Le secteur ciblé pour l'expérimentation est constitué de l'itinéraire de 52 kilomètres, répertorié sur l'offre EuroVélo, d'Arles à Port-Saint-Louis du Rhône. C'est le troisième tronçon de ce catalogue référent pour sa fréquentation. Pour répondre à la demande de nombreuses associations de cyclo-touristes, une connexion de la piste cyclable de la Via Rhôna a été établie à moins de 250 mètres avec le réseau Ulysse Métropole Mobilité. L'expérimentation vise donc deux cibles de clientèle : celle des déplacements domicile-travail et celle des déplacements de loisirs touristiques.

Huit véhicules Iveco Bus Crossway adaptés

Au total, huit véhicules du réseau Ulysse Métropole Mobilité sont concernés par cette expérimentation. Ce sont des Iveco Bus Crossway Low Entry. Leur configuration a été aménagée pour cette circonstance mixte passagers et vélos. Leur capacité initiale de 77 places, soit 53 places assises et 24 debout, a été diminuée à 71 places, soit 47 places assises et 24 debout,

Axelle Astouric, responsable «innovations» du pôle Provence-Alpes-Côtes-d'Azur de Transdev.

soit une perte de 4 sièges, avec deux sièges rabattables pour les Personnes à Mobilité Réduite. Ont été installés en complément deux racks à vélo de 3 vélos chacun. Les vélos sont maintenus par crochets sur la partie basse et par des rails en partie haute de façon à garantir la stabilité des deux roues tout au long du trajet. Ils sont aussi protégés à l'avant et à l'arrière par une cloison de protection. Plus précisément, dans le cadre de cette expérimentation, ce sont donc plus de 60 000 euros qui ont été dépensés par la Métropole Aix-Marseille-Provence pour l'aménagement et l'adaptation au transport de vélos des véhicules concernés.

D'autres délégations régionales de Transdev intéressées

Près de deux mois après le début de l'expérimentation, les premiers résultats témoignent d'un intérêt auprès des utilisateurs du service. Certes, avec trois abonnés qui utilisent ce service combiné, l'affluence n'est pas exceptionnelle. Mais cette expérimentation a démarré dans les circonstances que la pandémie mondiale a imposées : chômage partiel, télétravail, frilosité dans les déplacements et remise en cause des transports en commun par une bonne partie de la population, tourisme en berne...

Pour autant, l'expérimentation sera poursuivie jusqu'au printemps prochain et la prochaine rentrée de septembre devrait apporter de nouveaux éléments. En fonction des résultats qui seront observés, le dispositif pourrait perdurer puis s'étendre, voire se généraliser sur d'autres lignes de La Métropole Mobilité. D'autres liaisons pourraient être concernées : pourquoi pas entre Toulon et Nice ? « *Je suis également en contact avec d'autres directions régionales de Transdev qui suivent avec intérêt notre initiative et qui pourraient la rejoindre* », confirme Axelle Astouric, responsable « Innovations » du pôle Provence-Alpes-Côte-d'Azur de Transdev. Déjà des Régions ont manifesté leur intérêt pour ce type de service combiné autocar plus vélo : Hauts de France, Normandie, Grand Est...

La LOM prévoit une obligation d'emport des vélos

Bien qu'elle soit un important vecteur d'intermodalité, le transport de vélos à l'intérieur des véhicules est une pratique encore relativement marginale en France. Mais le vélo est devenu un outil indispensable de la mobilité. C'est pour cela que Transdev regarde avec beaucoup d'attention les résultats de cette expérimentation méridionale qui pourrait avoir vocation de laboratoire pour l'avenir. D'ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit une obligation d'emport des vélos à compter de 2021 sur les lignes régulières pour tout autocar neuf. Aujourd'hui, 60 % des habitants des métropoles considèrent le vélo comme un mode de déplacement d'avenir. Un groupe come Transdev, engagé dans tous les modes de déplacements les plus divers, ne peut pas passer à côté d'un tel constat. ■

JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER

Mobilités Magazine en chiffres

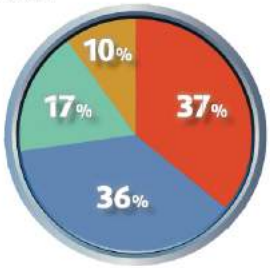
LE MAGAZINE

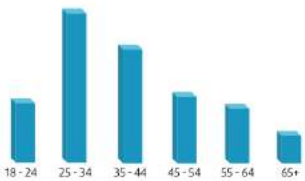
10 000

Le nombre de personnes qui reçoivent le magazine en version digitale ou papier, chaque mois

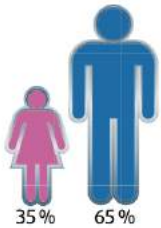
Qui lit Mobilités Magazine ?

- **36 %** sont des autorités organisatrices
- **17 %** sont des Professionnels du transport (constructeurs, équipementiers, etc...)
- **37 %** sont des opérateurs (autocaristes, groupes, réseaux, etc...)
- **10 %** divers





32% des lecteurs de Mobilités Magazine ont entre 25 et 34 ans



Nos lecteurs : 35% sont des femmes, 65% des hommes

LA NEWSLETTER

5 500

Le nombre d'inscrits à la newsletter quotidienne

40%

Le taux de clics moyen sur la newsletter de mobilités magazine

55%

Le taux d'ouverture moyen de la newsletter de mobilités magazine

LE SITE INTERNET

90 000

Le nombre de visiteurs par an sur Mobilitésmagazine.com la première année.

16 000

Le nombre de pages vues par mois sur Mobilitésmagazine.com

4,5 mn

Le temps passé, en moyenne, par chaque lecteur sur le site internet par session.

LinkedIn

Pierre Cossard, directeur de la rédaction, totalise un score de plus de 4500 followers sur Linkedin.

RÈGLEMENTATION / Transport à la demande

Qui veut tuer le **TAD ?**

Qui veut tuer le transport à la demande ? Malgré les apparences et les promesses de la Loi d'orientation des mobilités votée en décembre 2019, les véhicules dédiés au transport à la demande sont menacés de disparition. Tout ceci sous l'impulsion conjuguée de la Convention citoyenne pour le climat, du Ministère de l'Economie et des finances, sans oublier le Ministère de la transition écologique et solidaire.

Décidément, le gouvernement s'acharne sur les véhicules de 9 places dédiés au transport à la demande (TAD). Après les barèmes de malus CO_2 révisés par la Loi de Finances 2020, les « voitures particulières » de plus de 5 à 9 places ont vu leur fiscalité exploser. Son visés les plus gros véhicules, assimilés aux SUV honnis par certaines associations se revendiquant de l'écologie politique ou de la protection des piétons. Or les véhicules 8 et 9 places homologués dans les classes M1 et N1 typiquement dédiés au transport à la demande se trouvèrent dès janvier 2020 matraqués fiscalement. Pour mémoire, en janvier dernier un Renault Trafic 8 places Life L1 dCi 95ch payait un malus de 5715 € en plus du prix de base HT. Pour un Citroën Jumper 8/9 places, le malus allait de 6039 € à 10980 €. En outre, le barème pénalise sévèrement les véhicules dotés de boîtes automatiques, souvent utilisées pour faire du transport public. Sur un Ford Tourneo Custom 8 places, on sautait de 8254 € de malus en version 130ch boîte manuelle à 13109 € de malus pour la même motorisation associée à la boîte automatique. Un Renault Master Combi explose les compteurs avec 20000 € de malus à ajouter au prix de base d'un modèle vendu autour de 40000 € TTC ! Celui-ci s'applique lors de la première immatriculation en France sans considération du type d'acquéreur (personne morale ou personne physique). Mais ce n'était que le début de la descente aux Enfers : avec l'homologation à partir du mois de mars 2020 sur le cycle WLTP plus sévère quant aux mesures de consommations (et donc de rejets de CO_2) certains modèles allaient subir une double peine.

Ford est un des derniers constructeurs à investir sur les véhicules de 6 à 9 places après l'abandon de ce segment par Iveco et le désintérêt de Citroën, Fiat, Opel ou Peugeot pour ces VUL homologués "voitures particulières".

Face à l'hystérie fiscale en cours et à venir, Ford mise sur son Ford Transit Custom hybride rechargeable susceptible de rouler en mode zéro émission et de se recharger à domicile. Pas de miracle : ce que la technologie vous évitera de payer à Bercy, vous en règlerez la note à l'achat auprès de Ford.

1 2 Le Ford Transit propulsion sert de base à la version Transport de personnes et transports scolaires, homologuée par Trouillet Cars et Bus, mais ici c'est permis D1, FIMO et chronotachygraphe obligatoires ! Le modèle profite d'une inédite boîte automatique 10 rapports pour optimiser les consommations depuis cet été.

3 4 Le Renault Master bénéficie d'évolutions de son moteur dCi 2,3 à double suralimentation portant la puissance à 180ch. Ce modèle, comme la version 150ch, a également droit à une boîte robotisée double embrayage en option.

Pour échapper au malus il faut désormais avoir une homologation à moins de 138 g/CO2/km.

Bientôt l'hallali ?

Et comme si cela ne suffisait pas, désormais, ce sont les « travaux » de la Convention citoyenne pour le climat qui viennent légitimer de nouvelles mesures punitives. Parmi celles-ci, le déplafonnement des tranches supérieures du malus CO2. Selon d'autres sources, le plafonnement serait toujours envisagé, mais avec un seuil fixé à 40 000 € (quarante mille euros !) au lieu de 20 000 € actuellement, soit un malus dépassant la valeur du véhicule de base ! Autre idée : l'instauration d'une taxe « au kilo » (référence SD6C1.2 du rapport final de la Convention citoyenne pour le climat). Il a été évoqué dans la presse grand public un seuil de déclenchement à 1 500 kg pour les « voitures particulières » à moteur thermique (auxquel se rattachent les véhicules de 9 places) et 1 700 kg de tare pour les véhicules électriques.

Pour l'anecdote, une Renault Zoé fait déjà 1 500 kg avec ses batteries ! Comme si cela ne suffisait pas, une autre proposition (référence SD-C1.4) vise à ajouter une taxe sur les contrats d'assurances indexée sur les émissions de CO2 homologuées !

Seul moyen d'être dispensé du malus CO2 à l'achat, il faut que le véhicule soit aménagé pour le transport UFR. Le certificat d'immatriculation doit alors porter la mention « handicap » à la rubrique carrosserie. Mais certains véhicules, comme le Mercedes-Benz Vito Tourer ou le Classe V se prêtent mal à cette transformation, qui pénalise alors considérablement la garde au sol et expose l'élévateur UFR aux dos d'ânes et autres ralentisseurs. A terme, on peut craindre un retrait des constructeurs sur ce type de modèles, ce qui laisserait les opérateurs fort dépourvus.

En effet, avec l'entrée en vigueur du programme CAFE, les constructeurs sont pénalisés sur les véhicules qu'ils ont livrés en Europe à compter de cette année 2020. Ces dérivés d'utilitaires à usage familial pèsent lourd en montant de CO2 même s'ils sont marginaux en volumes d'immatriculations. Une double fragilité commerciale qui ne fera certainement pas les affaires des taxis et autres opérateurs du transport à la demande.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

JOURNÉES AGIR

5 au 9 octobre 2020

Salon professionnel virtuel + 20 conférences en webinaire

pour se former et s'informer

LE RDV DES MOBILITÉS

informations/inscriptions : **www.journees-agir.org**

© pollenstudio.fr

en partenariat avec

CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

AGIR
Le transport public indépendant

Des **innovations** pour résister à la coercition

Face à l'explosion des malus applicables sur les « voitures particulières » jusqu'à 9 places, les constructeurs renoncent ou innovent. Certains envisagent même d'y entrer...

Les véhicules de 7 à 9 places vont-ils être brûlés sur les bûchers destinés aux SUV ? Dans cet autodafé, certains constructeurs ont clairement baissé les bras : Iveco ne vend plus de Daily 9 places depuis quelques années, Peugeot, Citroën ou Fiat s'en désintéressent désormais totalement. Pourtant, d'autres souhaitent occuper le terrain. Renault, a profité du remodelage intervenu en 2019 de ses utilitaires Trafic et Master pour introduire la version à boîte robotisée double embrayage EDC sur le Renault Trafic Navette 145 et 170ch en versions 7 et 8 places. Une transmission disponible, en plus des versions traditionnelles à boîte manuelle, moyennant 44 600 € TTC en version Trafic SpaceClass L1 Energy dCi 145 (plus... 10 980 € de malus). La finition SpaceClass se singularisant quant à elle par sa sellerie cuir et son pavillon de toit en tissu jersey en plus des six liseuses individuelles à LED, de 2 ports USB passagers et d'une prise 220V délivrant jusqu'à 500 watts. Les sièges individuels sont coulissants et amovibles, et pouvant être aménagés en vis-à-vis. Le Renault Master Combi a droit depuis fin 2019 à une motorisation portée à 180ch et 400Nm de couple. Faute de vraie boîte automatique, il faut se contenter sur le Master Combi d'une boîte robotisée 6 rapports (disponible également sur les motorisations 150ch). La version 180ch est disponible en Master combi L1H1 à partir de 40 860 € TTC, auxquels on ajoutera la bagatelle de 20 000 € de malus ! Pour limiter les dégâts de ce matraquage fiscal, Ford France propose le Ford Transit 2T avec une déclinaison inédite mild-hybrid (mHEV) basée sur une motorisation diesel. Ce Ford Transit 2T 2020 bénéficie d'un nouveau tableau de bord. Les écrans d'affichage et de contrôle ont été repensés pour une meilleure ergonomie, les modèles haut de gamme étant équipés d'un écran tactile de 8 pouces. La gamme accueille une nouvelle déclinaison EcoBlue de 185ch, qui délivre un couple de 415Nm. Dédié aux flottes, le Transit 2T modèle 2020 intègre de nouvelles fonctionnalités télématiques comme le FordPass Connect avec modem intégré en plus de Ford Telematics et Ford Data Services. Le système Ford MyKey permet par ailleurs aux gestionnaires de flottes de programmer une clé pour limiter la vitesse maximale des conducteurs ou encore le volume du système audio, ainsi que l'activation par défaut de plusieurs fonctions de sécurité du véhicule à distance.

De nombreuses technologies d'aide à la conduite (programmateur de vitesse adaptatif, assistant de maintien de voie) en plus du freinage automatique d'urgence et surveillance des angles morts, comme sur les nouveaux Renault

Le Renault Master existe en version Combi ou en prédisposition carrossier appelée Trabus. Faute d'une vraie boîte automatique à convertisseur et de motorisations compatibles avec la vignette Crit'Air 1 sa carrière en zones urbaines soumises à ZFE semble compromise. Cela sans parler du malus de 20 000 € !

Avec 172 euros, vous pouvez,

vous offrir la moitié d'un pneu

Ou vous pouvez,

vous abonner à Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année

Bulletin d'abonnement

☐ Je m'abonne à Mobilités Magazine, et je bénéficie pendant un an de 11 numéros+ 4 numéros hors-série de la revue

France Métropolitaine 172€ Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

MOBILITÉS magazine

☐ par chèque à l'ordre de *TG PRESS*

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° : ⌊_⌊_⌊_⌊_⌋ ⌊_⌊_⌊_⌊_⌋ ⌊_⌊_⌊_⌊_⌋ ⌊_⌊_⌊_⌊_⌋

expire fin : ⌊_⌊_⌊_⌋

cryptogramme n° : ⌊_⌊_⌋

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte (barette 3 cases)

Date et signature obligatoires

☐ Je règle par mandat administratif à réception de facture et je joins un bon de commande

☐ Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de .....

A l'adresse : .....

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : ..... Prénom : .....

Société : .....

Adresse : ☐ professionnelle ☐ personnelle

(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

.....

Code postal : ⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌋ Ville : .....

Pays : .....

Fonction : .....

Tél. : ☐ professionnel ☐ personnel ⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌊_⌋

Email : .....

Siret : ..... TVA intra. : .....

Retournez ce bulletin par courier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

mobilitésmagazine.com

MAN développe différentes déclinaisons de son TGE en transport de personnes, du combi au minibus voire minicar. Même le eTGE y a droit. MAN Trucks & Bus France communiquera sa stratégie autour du TGE "voyageurs" en décembre 2020.

Trafic et Master 2020. Pour le confort, des caméras grand angle sont disponibles. Depuis cette rentrée 2020, en plus de la boîte manuelle 6 vitesses, les modèles Ford Transit à propulsion, pourront se doter de la nouvelle boîte automatique à 10 rapports. C'est justement ce dernier modèle (Transit Ambiente P350 L4H3 disponible à partir de 34 395 € TTC en boîte manuelle, hors adaptations carrossiers) qui sert de base au Transit « transport en commun » aménagé et francisé par Trouillet Cars et Bus, ce qui inclut : panneaux transports d'enfants lumineux et amovible d'origine Sesaly, éthylotest anti-démarrage, marchepied escamotable mécanique ou électrique (en option).

Apparition des premiers modèles hybrides et hybrides rechargeables

Le nouveau Ford Transit introduit la technologie diesel mild-hybrid (mHEV) pour les modèles traction. En se basant sur les normes d'émissions WLTP désormais applicables depuis mars 2020, cela peut apporter jusqu'à 8 % d'économie de carburant en ville.

Un démarreur/générateur à courroie remplace l'alternateur standard, permettant la récupération et le stockage de l'énergie pendant les décélérations du véhicule, rechargeant la batterie 48V au lithium-ion à refroidissement intégré. L'énergie stockée est utilisée pour fournir une assistance de couple au moteur dans des conditions de conduite et d'accélération normales, ainsi que pour alimenter le véhicule en énergie électrique réutilisée à bord. Le système d'hybridation mHEV du Transit favorise l'économie de carburant plutôt qu'un complément de puissance. Ce dispositif est disponible à partir du Ford Transit Ambiente T310 L2H3 moyennant 32 992 € TTC.

Par ailleurs, Ford est le premier constructeur à proposer en France une technologie hybride rechargeable offrant une capacité de conduite zéro émission avec le nouveau Transit Custom Plug-In Hybrid (PHEV). Les roues avant du Transit Custom PHEV sont exclusivement entraînées par le moteur électrique, alimenté par des batteries lithium-ion 14 kWh à refroidissement intégré situées sous la cabine. Dans cette configuration, l'autonomie peut aller jusqu'à 56 km. Elle peut néanmoins être portée à 500 km grâce au moteur essence EcoBoost 1.0l utilisé comme prolongateur d'autonomie. Cette batterie est couverte par une garantie standard de huit ans ou 160 000 km. Plusieurs logiques de pilotage de l'hybridation sont prévues (zéro émission, ou mode maintien de charge, ou usage différé de la traction électrique). Le Transit Custom PHEV peut être rechargé sur une prise domestique 240V 10A, pour une recharge complète en 5 heures, ou bien via une prise 240V 16A ou 32A, pour une charge complète effectuée en trois heures.

À l'intérieur, un indicateur de puissance et de charge remplace le compte-tours habituel, et une petite jauge indiquant l'état de la batterie remplace l'habituel indicateur de température du moteur. Le tableau de bord, spécifique à la version PHEV, affiche également les modes d'hybridation, ainsi que l'autonomie restante quel que soit le mode sélectionné.

Dédié au transport de passagers, le Tourneo Custom PHEV en finition Titanium peut accueillir jusqu'à 8 passagers dans le plus grand confort.

Son tarif démarre à 65 289,60 euros TTC. L'espace arrière comprend six sièges individuels et peut être aménagé en vis-à-vis.

A ces deux marques il faut ajouter un troisième impétrant : MAN ! Ce sera la surprise de l'année 2021. On sait qu'en transport de plus de 9 places, MAN Italie a développé un TGE minicar avec le carrossier turinois Mussa & Graziano (auteur de l'Iveco Bus Daily Tourys à soute arrière). Mais MAN en Allemagne a aussi révélé quelques travaux alléchants autour du transport de personnes pour le MAN TGE. Comme Volkswagen France ne souhaite plus revenir sur ce marché, c'est donc MAN Trucks & Bus France qui aura la charge de commercialiser le TGE en version transport de personnes. Seront-ils à 9 places (voitures particulières) ou plus (transport de personnes) ? Les Combis 9 places seront ils exclusivement des MAN eTGE électriques ? La filiale française entretient le mystère jusqu'en décembre 2020..

JEAN-PHILIPPE PASTRE

MOBILITÉS magazine

Publier vos appels d'offres au tarif le plus compétitif du marché est désormais possible !

Informer tous les opérateurs du transport public de la nature de vos besoins devient une réalité avec Mobilités Magazine !

Faites le bon choix !

Avec Mobilités Magazine !

Obtenez dès maintenant nos tarifs, conditions techniques et un devis rapide en nous contactant à l'adresse suivante :

mobilites.mag@gmail.com

PRISE EN MAINS / Trouillet D-City GNV

Le **GNV** étend son réseau

MOBILITÉS EXCLUSIVITÉ MAGAZINE

C'est désormais au tour des carrossiers-constructeurs de commercialiser leurs solutions autour du GNV. Après UNVI en autocar touristique, voici donc Trouillet qui propose sa vision des transports publics urbains avec son D-City GNV[1]. Un modèle attendu...

« Gaz à tous les étages » serait-on tenté de penser après la prise en mains du Trouillet D-City, un minibus urbain de 30 places de capacité. Si l'inusable Iveco Daily, a depuis longtemps fait sa mue vers cette énergie avec son moteur F1C Natural Power de 136ch et 350Nm de couple, son architecture de petit camion (moteur avant, châssis séparé à longerons et monte arrière jumelée) se prêtait mal à la conversion en autobus urbain. La division cars et bus du groupe Trouillet a relevé le défi d'un Low Entry homologué Classe I GNV sur cette base. Transformation dûment homologuée et reconnue en après-vente par Iveco Bus via son label Busmaster. Comme il y a toujours le décaissement pour garantir l'accessibilité UFR, le bureau d'études d'Attignat, avec le spécialiste des carburants gazeux CRMT basé à Dardilly près de Lyon, n'ont eu d'autre solution que de mettre les réservoirs (2x150 l) sur le pavillon. Cela rendra obligatoire l'usage de passerelles pour les visites périodiques quadriennales CID[2]. Notez, à fin de standardisation, que les réservoirs placés dans le porte-à-faux arrière (2x28 l) sont ceux de l'Iveco Daily Natural Power d'origine. La combinaison des deux montages procure une belle capacité de stockage de gaz pour un minibus puisque, selon ses concepteurs, le Trouillet D-City revendique de 350 à 400 km d'autonomie. Nous avons pu prendre un des deux exemplaires « tête de série » fabriqué à Attignat (Ain), celui destiné au réseau de Mont-de-Marsan (le deuxième étant commandé par le réseau de l'Ile de Ré). Dominique Trouillet, qui

préside aux destinées de Trouillet Cars et Bus prévoit des livraisons « série » pour le premier trimestre 2021. Outre le défi de la mise en fabrication de ce modèle (dont le lieu définitif d'industrialisation n'est pas encore fixé), il faut compter sur la reprise de cadence à l'usine Iveco de Suzzara (Italie) qui fabrique des châssis d'Iveco Daily. Dominique Trouillet annonce 6 à 9 mois de délai afin de tenir compte de la complexité supplémentaire de la variante GNV. Une seule version est proposée, reposant sur le châssis Iveco Daily 65C Natural Power de 4 100 mm d'empattement. Le gabarit hors-tout a nettement crû en hauteur puisqu'il culmine ici à 3,1 m. L'habitacle conserve exactement les cotes d'origine du pendant Diesel. La capacité passagers est de 30 dont 13 places assises. En cas de présence d'un voyageur en fauteuil roulant, on est à 26 passagers (13 assis et 13 debout). Notez que, pour une raison de poids, l'option rampe motorisée fait perdre 1 place sur l'attestation d'aménagement. Une raison supplémentaire de préférer la rampe manuelle prévue en série car cela dispense également de devoir passer les tests semestriels propres aux équipements et élévateurs UFR. Pour avoir manipulé la rampe manuelle, celle-ci est d'une légèreté et facilité d'usage qui fera oublier l'obligation de quitter son poste de conduite. Ce qui explique le portillon à déverrouillage électro-magnétique prévu en série côté passagers. Mais tous les gestionnaires de réseaux n'autorisent pas une telle action. Parmi les singularités de cet Iveco Daily, outre l'arbre de transmission déporté, relevons le frein de parc à actionnement électrique. C'est ce frein de parc électrique qui sert de frein d'exploitation

Fiche Technique

Trouillet D-City GNV

Longueurs	7,1 m
Largeur	2,168 m
Largeur	3,1 m
Empattement	4,1 m
Porte-à-faux	1,008 m à l'AV ; 1,994 m à l'AR
Tare	N.C
PTAC	6,5 t
PTRA	néant
Moteur	Iveco FPT Industrial F1C, norme Euro VI-d, 4 cylindres en ligne 4 temps à allumage commandé, Refroidissement liquide, suralimentation inter-refroidie par turbo-compresseur unique à soupape de décharge ; 2,99 litres de cylindrée (alésage x course : 96 mm x 104 mm). Injection électronique indirecte. Rapport volumétrique : 12,5:1 Dépollution norme Euro VI-d par catalyseur 3 voies.
Puissance	136ch entre 2700 et 3550 tr/mn, couple 350Nm entre 1500 et 2800tr/mn.
Transmission	Série : boîte automatique à convertisseur ZF 8 rapports. Ralentisseur secondaire Telma électro-magnétique
Freinage	Freins à disques intégraux AV et AR, double circuit hydraulique, EBS. Anti-enrayage ABS, dispositif ASR et contrôle de trajectoire ESP. Système de freinage automatique d'urgence AEBS.
Liaisons au sol	Essieu avant à roues indépendantes par barres de torsion, barre stabilisatrie et amortisseurs téléscopiques double effet. Direction assistée hydraulique à crémaillère. Pont arrière rigide à simple réduction, ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques téléscopiques. Suspension pneumatiques AR Wabco ECAS avec fonction d'agenouillement. Rapport de pont : 4,3/1
Pneumatiques	225/76 R16C
Capacités	de 26+1UFR+1 personnes à 30+1 Réservoir à carburant : 2x28 litres + 2x150 litres GNC sous 200 bar de pression.

1 L'origine de la base mécanique du Trouillet D-City GNV se reconnaît du premier coup : c'est l'Iveco Daily ici en version 65C Natural Power.

2 A la planche de bord d'origine Iveco, Trouillet a intégré son écran tactile pilotant les fonctions d'accessibilité et de confort passager. L'ensemble a parfaitement fonctionné pendant la prise en mains et se révèle très intuitif d'usage. Une intégration qui donnerait des leçons à une marque réputée du secteur.

3 Difficile d'imaginer que le Trouillet D-City GNV est bâti à partir d'un fourgon Iveco Daily tant il est habitable.

4 La porte gauche est toujours fonctionnelle pour accéder au poste de conduite.

L'avis du conducteur

L'Iveco Daily est une vieille connaissance que l'on reconnaît aisément à la découverte du Trouillet D-City GNV. Une volonté de standardisation louable. Cela permet, entre autres, de conserver la porte gauche. Les rétroviseurs d'origine conservent leurs points forts (surface) et leurs points faibles (amplitudes de réglages ridicules). Des rétroviseurs fort utiles au quotidien. Le champ de vision latéral est bon, ce n'est pas la question. Le souci, comme pour feu le Mercedes-Benz Sprinter 77, c'est la largeur de l'essieu arrière. Sur le châssis Daily 65C, le déport est significatif et il faut impérativement se méfier : si l'avant passe... l'arrière ne passe pas forcément ! Conseil d'autant plus important que la maniabilité de l'ensemble est proprement diabolique et fait des merveilles sur les parcours les plus étroits ou tourmentés. Il a conservé l'excellent rayon de braquage du modèle de base. La stabilité n'est pas impactée par la charge supplémentaire des réservoirs en toiture. Autre héritage de l'Iveco Daily Natural Power très bienvenu : une douceur de marche appréciable, doublée d'un démarrage ici extrêmement rapide pour un modèle GNV. La boîte est l'automatique à convertisseur ZF 8 rapports appelée Hi-Matic en langue Iveco. Elle s'est révélée extrêmement vive et réactive. Trouillet a retenu un pont court de 1:4,3 qui donne une réelle aisance lors des démarrages. Cette nervosité tient aussi au fait que la boîte revient systématiquement en 1ère, pour limiter le glissement hydraulique du convertisseur. Cela sera appréciable en charge ou dans les parcours avec de fortes déclivités. Le silence moteur est étonnant et le véhicule file avec aisance aux 70 km/h maximum imposés aux véhicules de classe I. La vue vers l'avant est pénalisée par l'envahissant bloc regroupant les systèmes obligatoires de freinage d'urgence et de détection de franchissement de files. Homologués avec le véhicule de base, on ne peut pas les retirer... Pourtant, améliorer le dégagement du champ de vision en hauteur ne serait pas un luxe vu l'altitude où culmine le pavillon. Le ralentisseur Telma s'est révélé, comme de coutume, hyper puissant et progressif. On peut juste suggérer à Iveco d'inverser le positionnement du mini levier l'actionnant : en forme de L renversé, il est orienté du mauvais côté. Handicap amplifié par l'arrivée d'un volant de taille réduite (façon Peugeot 308). A moins d'avoir des doigts de pianiste, il faudra décoller la main du volant pour l'utiliser. Les espaces de rangements privilégient les systèmes SAEIV au conducteur. L'ergonomie de l'écran tactile commandant les fonctions de confort et la porte n'appelle aucune critique et donne même des leçons à Mercedes-Benz Minibusses GmbH.

5 La hauteur supplémentaire par rapport à un Trouillet D-City normal se perçoit clairement sur cette vue.

6 A gauche du pupitre monté par Trouillet, on voit le levier de ralentisseur dont le retour est orienté, étrangement, du mauvais côté. Cela est d'autant plus manifeste qu'Iveco a réduit le diamètre du volant depuis 2019.

et autorise l'ouverture de la double porte passagers. Trouillet prévoit, en série sur le D-City GNV le ralentisseur secondaire électro-magnétique Telma. Originalité qu'il est difficile d'identifier de prime abord : le Trouillet D-City est réalisé sur la base... du fourgon Iveco Daily !

On pourrait croire qu'il est issu d'un châssis auvent, mais il n'en est rien. Cela a du bon pour les éventuelles réparations ultérieures en carrosserie, même si de nombreux éléments sont spécifiques, à commencer par les habillages intérieurs et les vitrages. Lesquels créent une ambiance intérieure lumineuse d'où il est impossible de deviner que l'on est assis dans un ancien fourgon ! Mais le modèle de la prise en mains souffrait de nombreux bruits parasites de mobilier. On peut le pardonner sur un modèle « tête de série » mais c'est un point que l'on surveillera à terme. Dommage, car dans l'ensemble, le véhicule s'est révélé silencieux pour les passagers. La cinématique de transmission ayant fait preuve d'une discrétion très appréciable. Les passagers retrouveront l'architecture, et l'ambiance, typique des véhicules Low Entry. La hauteur intérieure permet une libre circulation, même à l'arrière pour les gabarits d'1,85 m.

Trouillet, fidèle à l'héritage Vehixel, a prévu de vastes espaces pour les équipements SAEIV derrière la girouette, mais aussi à la place du siège passager d'origine et même à l'arrière du véhicule ! Les prestataires spécialisés apprécieront cette liberté choix et le volume disponible. La porte voyageurs à commande électrique est rapide. Attention toutefois : les passagers devront vite apprendre à ne pas mettre les mains sur les bras de porte car on est tenté de s'en servir comme poignée à la montée ou à la descente. Pour le chauffage et la climatisation, le conducteur profite de l'installation d'origine très largement dimensionnée et facile d'utilisation. Les passagers ont un ventilateur dédié couplé à un convecteur. Une association qui s'est révélée handicapante lors de notre chaude journée de prise en mains. Il faudrait, idéalement, pouvoir séparer les deux fonctions. En option, on peut spécifier une trappe au pavillon (manuelle ou motorisée) ; une climatisation additionnelle pour les passagers à air pulsé voir une climatisation réversible de grande puissance.

Avec son gabarit hyper maniable, sa base châssis éprouvée -et seule sur le marché depuis l'abandon de la variante NGT sur le dernier Mercedes-Benz Sprinter- ses capacités en passagers, combinées à son autonomie revendiquée, Trouillet tient là avec son D-City GNV une future vedette des lignes urbaines d'hyper centre ou de périphéries.

Une polyvalence que les opérateurs apprécieront certainement face à d'autres options (électriques à batteries notamment) par trop restrictives en terme d'affectation de lignes. Une flexibilité magnifiée par la vignette Crit'Air 1.

Texte et photos : Jean-Philippe Pastre

1) GNV:Gaz Naturel pour Véhicules
2) CID : Contrôle d'Inspection Détaillée. Examen périodique obligatoire, tous les 4 ans -ou suite à un accident ou une intervention de carrosserie impactant des organes du circuit sous pression- de toutes les installations GNV à bord des véhicules.

MAN AVANCE AVEC LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

MAN Lion's City E : une prise de conscience en faveur de l'environnement qui vaut la peine.

MAN vous propose le MAN Lion's City E, un bus urbain tout électrique, aussi intéressant sur le plan écologique qu'économique.

Déjà en circulation dans la ville d'Hambourg, en Allemagne, le MAN Lion's City E, d'une longueur de 12 mètres et d'une capacité de 88 places, possède une autonomie de 200 km, voire 270 km en conditions favorables. La transmission électrique produit jusqu'à 160 kW, jusque 240 kW.

Sociétés de transport en commun, usagers et environnement : pour qu'à l'avenir, nous puissions partager la route tous ensemble.

MAN Truck & Bus France - Une entreprise du groupe MAN - www.man.eu