MOBILITÉS magazine

N° 41
Octobre 2020
ISSN 2552-2094



INTERVIEW RENAUD MUSELIER

Les régions gèrent un système multimodal

Le discours prononcé par le Premier Ministre devant l'Assemblée Nationale le 15 juillet dernier, a mis les territoires en première ligne de la politique générale du pays. L'annonce récente du Plan de Relance place la transition énergétique et le secteur de la Mobilité parmi les priorités. Renaud Muselier, président de Régions de France, apporte son éclairage.



PROSPECTIVE

Le monde d'après se met en place



EXPÉRIMENTATION

Drôme : une navette autonome en milieu rural

À vous de choisir où vous voyagez. Mais ce sera mieux à bord d'un Van Hool.

L'**Exqui.City** allie la polyvalence d'un bus et l'efficacité du rail léger.

Un véhicule fiable, au design raffiné, qui peut être intégré dans une infrastructure de haut niveau, combinant une vitesse commerciale de service élevée et un confort luxueux.

WWW.EXQUICITY.BE



EXQUI.CITY 18
fuel cell
design Ville de Pau (FR)

VANHOOL | L'élégance et l'efficacité en transport.

Bernard Van Hoolstraat 58 • 2500 Lier (Koningshooikt) • Belgique +32 3 420 20 20 sales.bc@vanhool.com www.vanhool.com

Et maintenant ? Sursaut ou crépuscule ?

Difficile de se faire une opinion quant aux mois à venir. Le coronavirus et son cortège de névroses, d'angoisses, d'ordres et de contre-ordres semble bien en passe d'emporter avec lui toute notion de raison. La France compte désormais autant de médecins que d'habitants, mais bien peu de décideurs prêts à prendre pleinement leurs responsabilités. Il leur faudrait en effet faire des choix clairs qui permettent à chacun d'envisager un avenir autre que celui d'un nouveau confinement. L'économie, en grande partie sous perfusion, ne se remettrait sans doute pas d'une nouvelle période de mise à l'arrêt totale. Pour autant, survivra-t-elle encore longtemps à cette « zone grise » qui est aujourd'hui celle dans laquelle nous maintiennent des arrêtés préfectoraux qui se suivent, s'amendent, se contredisent, voire s'annulent à la vitesse d'une administration prolifique, imaginative, mais clairement dépassée ? Face à cette déferlante de protocoles, les entreprises, notamment celles du transport collectif, se retrouvent à jongler avec des équipes en chômage partiel, des contraintes d'exploitation à géométrie variable, des obligations administratives qui tournent au casse-tête et, parfois, des trésoreries flageolantes... De cette situation quasi apocalyptique, certains, notamment dans le petit landernau politique, tentent de tirer les marrons du feu. Ils prophétisent la fin de ce monde qui leur déplait et tentent d'imposer leurs vues, jouant sur la peur et la culpabilisation martelées chaque jour dans tous les foyers cathodiques. Au-delà des mots, et des calculs électoraux, il faudra bien, pour sortir de cette situation bloquée, se poser quelques bonnes questions. Que diront les historiens de cette période particulière qui a vu le monde occidental plier le genoux devant un virus dont la dangerosité réelle aurait peut-être fait sourire nos arrière-grands-parents, ceux qui vécurent la dernière grande pandémie mondiale, la fameuse grippe espagnole ? Dans une guerre, puisqu'il paraît que nous en vivons une, le commandant en chef ne doit-il pas assumer le fait - malheureux, certes - qu'il y ait des morts ? Winston Churchill, en son temps, promettait du sang et des larmes, et mobilisait son peuple en vue d'une victoire collective, que dirait-il aujourd'hui ?...

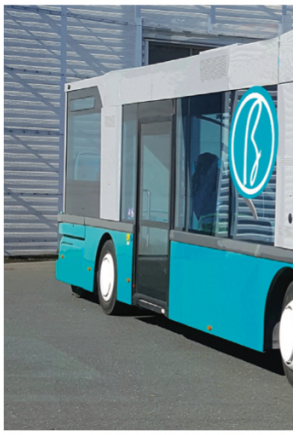


PIERRE COSSARD / Directeur de la publication

Sommaire



P. 12





P. 38

P. 6


P. 40



6 A la une

P. 6 **Interview** - Renaud Muselier, président de régions de France

12 Politiques & institutions

P. 12 **Prospective** - Déplacements : le monde d'après se met en place

P. 20 **Stratégie** - Autocar, autobus et TER ou l'articulation nécessaire

P. 34 **Tribune** - Lutte contre le CO_2 : le moment est venu

29 Cahier pratique

P. 29 Piloter un projet de réponse d'un appel d'offre public en transport interurbain

38 Opérateurs & réseaux

P. 38 **Territoire** - La Drôme expérimente une navette autonome en milieu rural

40 Technologies & innovations

P. 40 **Constructeur** - Volvo fait ses gammes autour du nouveau 9700

6 A la une

Renaud Muselier





Retrouvez toute l'actualité sur www.mobilitesmagazine.com

Mobilités magazine

TG Press

N°41 - Octobre 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 : Sofia Serna Angel ; Jean-François Bélanger ; Christine Cabiron ; Lionel Chapelet ; Claude Cibille ; Michel Chlastacz ; Hubert Heulot ; Jean-Philippe Pastre
Contact rédaction : mobilites.mag@gmail.com
Conception maquette/Rédacteur graphique :
Jean-Pierre Harosteguy
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.



Renaud Muselier, président de Régions de France

Les régions gèrent aujourd'hui un système multimodal

Le discours prononcé par le Premier Ministre devant l'Assemblée Nationale, le 15 juillet dernier, a mis les territoires en première ligne de la politique générale du pays. L'annonce récente du Plan de Relance place la transition énergétique et le secteur de la Mobilité parmi les priorités. Dans ce contexte, comment vont réagir les Régions placées par la loi NOTRe comme une collectivité essentielle ? Renaud Muselier, président de Régions de France, apporte son éclairage à *Mobilités Magazine*.

Mobilités magazine : dans le domaine de la Mobilité, comment voyez-vous les Régions « ressouder la France et réarmer les territoires », pour reprendre les mots de Jean Castex ?

Renaud Muselier : depuis la loi NOTRe, les régions gèrent un système de transport multimodal, notamment par le transfert des départements aux régions des transports routiers interurbains de voyageurs ainsi que des transports scolaires hors agglomération. Elles sont passées d'une compétence « Transports », orientée autour de la gestion d'un système de transport principalement ferroviaire, à une compétence « Mobilité », afin de répondre à la diversité des besoins de mobilité rencontrés auprès de chaque territoire et intercommunalité. L'articulation entre ce couple régions-intercommunalités donne aux régions la capacité d'être « architectes » de l'intermodalité. Grâce à la Loi d'Orientation des Mobilités, elles ont la responsabilité de définir, avec toutes les intercommunalités concernées, des bassins de mobilité, supports des contrats opérationnels de mobilité associant également les départements et gestionnaires d'infrastructures et de voiries. Elles jouent également un rôle de « chef d'orchestre » des mobilités, garantes de la coordination de tous les acteurs des contrats opérationnels de mobilités.

Mobilités magazine : les Régions ont-elles les moyens d'assumer leur rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités ?

R.M. : il ne faut pas opposer les collectivités les unes aux autres. La Loi d'Orientation des Mobilités donne aux régions un rôle d'architecte et de coordination de tous les acteurs de la mobilité, pour que, quelle que soit l'autorité compétente, région, intercommunalité ou opérateur, l'ensemble des

solutions de mobilités puissent être accessibles à tous les citoyens. Les régions ont toujours assumé leur rôle d'autorités organisatrices, garantes d'une desserte équilibrée des territoires, en lien avec les agglomérations, et les intercommunalités. Au-delà de leur compétence, elles ont également investi massivement dans les gares et sur le réseau ferroviaire, palliant le manque d'investissement de l'Etat.

MOBILITÉS magazine : quelles sont aujourd'hui les solutions pour redonner une véritable attractivité aux transports publics, pendant et après la crise du Covid ?

R.M. : en tant qu'autorités organisatrices de transport, nous avons la responsabilité de donner et de redonner confiance à nos usagers. Avec la SNCF, mais également avec tous les opérateurs des transports interurbains et scolaires, nous veillons à l'application des mesures barrières : respect du port du masque, maintien autant que possible de la distanciation sociale ; avec un haut niveau d'exigence sanitaire tant pour les clients que les personnels assurant l'offre de transports. Nous disposons également d'un important levier en matière de tarification. Durant l'été 2020, les régions ont ainsi lancé une opération marketing inédite, avec, notamment, 60 000 pass jeunes ayant permis à autant de bénéficiaires de voyager sur tous les réseaux TER de France pour 29 € par mois. Par exemple, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous expérimentons également de nouvelles tarifications adaptées à une évolution de la pratique du télétravail : l'abonnement « Zou ! Télétravail » permet, pour 20 ou 30 voyages par mois, jusqu'à 70 % de réduction par rapport au plein tarif. Nous avons aussi décidé de baisser notre abonnement « Zou Etudes » de 110 à 90 €. Il permet à tous les jeunes et étudiants de 3 à 26 ans de circuler sur l'ensemble des réseaux régionaux (TER, cars, Chemin de fer de Provence) pour moins de 9 € par mois.



> A ce jour, quatre Régions ont manifesté leur intérêt à la reprise de certaines infrastructures (Centre-Val de Loire, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) et deux d'entre elles ont signé des protocoles d'action avec l'Etat.

MOBILITÉS magazine : quelle doit être selon vous la place de la voiture dans les villes ?

R.M. : les régions n'ont pas fait une « OPA » sur l'organisation de la mobilité au sein des agglomérations et il ne leur appartient pas de répondre des choix stratégiques et politiques propres aux agglomérations. Il ne faut également pas oublier que c'est en dehors des agglomérations que plus d'un ménage sur deux dispose de deux véhicules ou plus. Nous avons cependant un rôle important à jouer en matière de transition énergétique, et en conséquence de report modal de la voiture individuelle vers d'autres pratiques de mobilité. En participant à l'organisation d'un système de transports multimodal



à l'échelle régionale, et en multipliant les offres de mobilité, y compris le covoiturage, pour répondre à tous les besoins exprimés par les citoyens, nous pouvons contribuer à cet objectif.

MOBILITÉS : la place des autocars dans les centres-villes et les zones touristiques est également très discutée : interdiction, taxes, contingentement… qu'en pensez-vous ?

R.M. : la place consacrée aux véhicules à moteur dans les centres-villes est un des enjeux majeurs qui se posent dans les grandes agglomérations. Le partage de l'espace public est cependant de la compétence des intercommunalités, et non pas des régions. Pour autant, les questions environnementales et touristiques nous concernent très directement. Les régions devront ainsi être attentives à la préservation des activités économiques liées au tourisme dans les centres-villes, notamment dans cette période post-Covid. Les écologistes ont pris de nombreuses municipalités et veulent renforcer la place du vélo. Certaines Régions s'impliquent avec la création d'itinéraires interurbains. La période post-Covid dans laquelle nous sommes est marquée par un report modal vers les transports individuels au détriment des transports collectifs, notamment vers la voiture et le vélo. Mais 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont aujourd'hui produits par les Transports, il est donc impérieux de réduire la part de la voiture dans nos déplacements individuels. Et cela n'a rien à voir avec un positionnement partisan. Pour réussir cet objectif, nous devons à la fois



soutenir les projets ferroviaires portant sur les trains du quotidien et accélérer sur la pratique du vélo. C'est donc dans cette optique que nous allons investir plusieurs centaines de millions d'euros pour assurer aux petites lignes ferroviaires un avenir et permettre ainsi de proposer une alternative sûre, écologique et fiable à la voiture en milieu péri-urbain. En Région Sud, nous avons présenté un Plan vélo très ambitieux avec un objectif d'un million d'utilisateurs quotidiens et 2000 kilomètres de pistes cyclables urbaines d'ici trois ans. L'ensemble de nos gares, nos lycées, nos bâtiments publics seront également équipés d'espaces de stationnement sécurisés et de recharge.



Mobilités magazine : justement que pensez-vous du débat autour des petites lignes du réseau ferré national ?

R.M. : les lignes de desserte fine du territoire représentent 9000 kilomètres de voies circulées par les Trains Express Régionaux, dont près du tiers fait l'objet de ralentissements. Ces lignes souffrent d'un désengagement récurrent de l'Etat : les comparaisons européennes démontrent clairement que la France est l'un des pays européens où le taux de subventions publiques au gestionnaire d'infrastructure est le plus faible, de l'ordre de 30 %, contre une moyenne européenne de plus de 50 %. Ce sont ainsi plus de 7 Mds€ qui seraient nécessaires à la seule régénération des « petites lignes ». Face à ce constat, les régions sont pleinement mobilisées et ont déjà fortement investi pour leur régénération et leur modernisation. L'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités donne aux Régions le cadre législatif pour garantir un large panel de solutions, de la reprise de la maîtrise d'ouvrage aux marchés de partenariats. A ce jour, quatre Régions ont ainsi manifesté leur intérêt à la reprise de certaines infrastructures (Centre-Val de Loire, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) et deux d'entre elles ont signé des protocoles d'action avec l'Etat. En maîtrisant pleinement ces infrastructures majoritairement dédiées aux seules circulations ferroviaires régionales, il pourrait ainsi être envisagé d'autres modèles de tarifications des infrastructures indépendamment du modèle économique des péages de SNCF Réseau : il s'agit pour les autorités régionales de payer le juste coût marginal d'un sillon ferroviaire supplémentaire pour développer le trafic régional.

Mobilités magazine : les trains de nuit figurent également dans le plan de relance. Quel rôle leur voyez-vous jouer dans l'avenir?

R.M. : l'abandon des trains de nuit est de la pleine responsabilité de l'Etat, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire. Il y a maintenant cinq ans, les négociations entre l'Etat et les régions Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Normandie, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, avaient conduit à la reprise par les régions de 18 lignes interrégionales. Les Régions concernées ont assuré la viabilité de leur modèle économique sur le long terme, et ont pu bénéficier d'investissement de l'Etat pour le renouvellement des matériels roulants. Seules deux lignes ont été maintenues, sous la forme d'obligations de service public organisées par l'Etat et exploitées par SNCF Voyageurs, de Paris à Briançon, et de Paris à Latour-de-Carol. Mais, avec l'effet combiné du déconfinement et de la dégradation du réseau ferroviaire, aucun train de nuit n'a circulé cette saison estivale au-delà de Toulouse. Relancer les trains de nuit nécessitera un effort complémentaire de l'Etat et de SNCF Réseau pour garantir leurs circulations. Leur développe-



© ANTHONY LEVROT

ment est de la responsabilité de l'Etat, et les régions devraient prochainement être invitées à participer aux réflexions et dessertes envisagées. Il faut être ambitieux à l'instar de nos confrères européens. En Suède, le gouvernement a décidé d'investir plus de 39 M€ pour relancer des trains de nuit de la péninsule scandinave jusqu'à Bruxelles.

MOBILITÉS : comment percevez-vous l'ouverture prochaine de la concurrence sur les voies ferrées nationales ?

R.M. : d'une part, le gestionnaire d'infrastructure est associé aux processus d'appels d'offres de manière à préparer l'offre ferroviaire des différents concourants à une concession de service public. D'autre part, le gestionnaire d'infrastructure peut être concerné par la reprise en gestion par une autorité organisatrice, d'une ligne de desserte fine du territoire, et/ou de gares. Il ressort de ces processus une exigence commune de transparence et de traçabilité de l'état du réseau, du patrimoine, de ses coûts présents et futurs, ainsi que de ses usages. Par exemple, la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur a lancé deux procédures d'appels d'offres, pour l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs sur les lignes Marseille-Toulon-Nice et les Arcs-Vintimille, ainsi qu'entre Cannes-Grasses et Nice. Les circulations associées à ces premières procédures d'ouverture à la concurrence sont envisagées au service horaire 2025. Même inverser... ■

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER



PROSPECTIVE/Evolution





Déplacements : le monde d'ap

Les modes de déplacements individuels font fureur. Le covoiturage aussi. Les transports collectifs, en souffrance, s'adaptent et préparent leur transition énergétique.

Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF annonce dans *Les Echos* du 17 septembre 2020, vouloir « *réinventer le modèle du TGV* ». Pas moins. Six mois après le début du confinement, alors que les Français, ont repris le travail et circulent masque sur le nez, le monde de la mobilité se réinvente pour le « monde d'après ». Premier constat : les modes de déplacements pressentis comme devant exploser l'ont fait. Le vélo, c'était le plus attendu, confirme partout son succès. L'Association Villes et Territoires cyclables a publié les chiffres les plus précis, ceux de sa Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF), fondés sur des comptages dans 182 villes parmi ses 900 adhérents, représentatives de l'ensemble de la France. Ils intègrent la rentrée scolaire.

La star du déconfinement

Depuis le déconfinement, les Français ont utilisé le vélo dans une proportion supérieure de presqu'un tiers (30 %) : +34 % en milieu urbain ; +20 % dans les zones périurbaines ; +19 % en milieu rural. « *Evidemment, ces augmentations ne portent pas sur le même chiffre de départ dans les villes ou dans les campagnes. Mais le phénomène est général et l'augmentation est forte* », souligne Stéphanie Mangin, chef de projet observation du vélo à l'Association.

Autre caractéristique, l'usage du vélo progresse de 26 % en semaine, de 40 % le week-end. Cet envol du vélo de loisir et de promenade est une des surprises. Cet été, jamais le cyclotourisme n'a été autant prisé. Jamais les grandes cyclo-routes de France n'ont été aussi fréquentées. Villes et territoires cyclables a enregistré 24 % de passages en plus sur les dix voies EuroVelo françaises, comme La Loire à Vélo. Le vélo génère un nouveau PIB touristique, avec, surprise l'arrivée du vélo à assistance électrique sur ces grands chemins. Une nouvelle demande de services émerge alentour : hébergement, restauration, réparation. Côté transport, c'est celle du vélo à bord des trains. La loi d'orientation des mobilités l'a prévu. Il ne reste plus qu'aux décrets d'application de fixer le nombre minimal d'em-





rès se met en place

placements à aménager dans chaque train.

Les trottinettes et les scooters

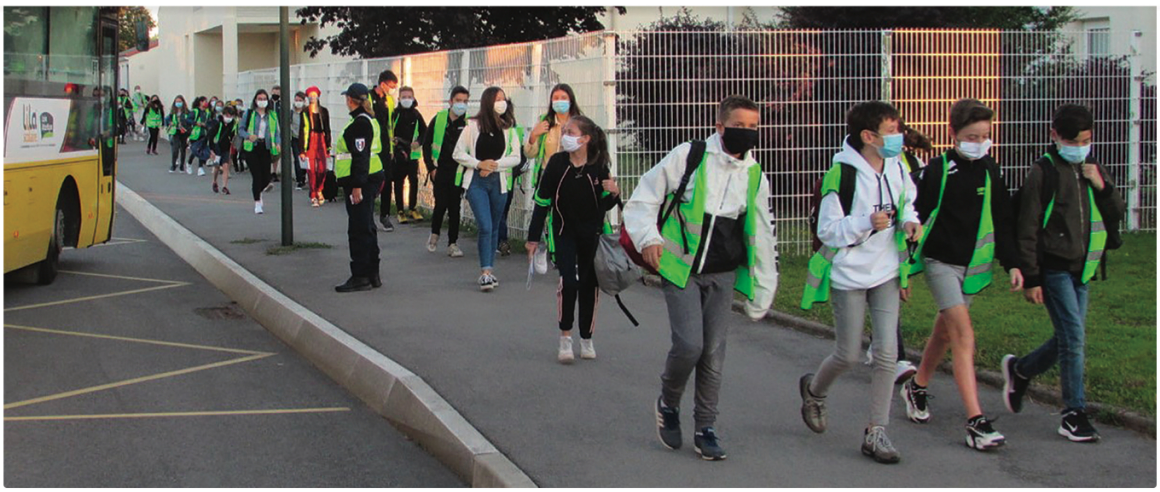
D'autres mobilités ont progressé même si c'est moins que la « star du déconfinement » qu'a été le vélo. « *Les modes de déplacement individuels explosent tous. En particulier la trottinette* », indique Julien Honnart, qui, en plus d'être le PDG de Klaxit, site de covoiturage, préside l'Alliance des mobilités qui regroupe beaucoup de start-ups. Les trottinettes électriques partagées de Dott ont enregistré deux fois plus de trajets en juillet 2020 qu'en juillet 2019. Le cabinet 6-T a mesuré que les trottinettes sont beaucoup plus nombreuses (37 %) que les vélos (16 %) à avoir été achetées depuis moins d'un an. Chez Cityscoot (scooters électriques partagés) le niveau d'activité est simplement revenu au niveau de l'an dernier à la même époque.

L'Alliance des Mobilités regroupe aussi des entreprises tournées vers l'automobile (Citiz, Reezocar). Elle constate que l'essor du covoiturage, attendu lui aussi, est en train de se produire. « *Il y a tellement de nouveaux venus que l'on se dit que le potentiel est énorme* », s'enthousiasme Julien Honnart, parlant cette fois en tant que PDG de Klaxit.

Covoiturage dans ou hors transport public

Le déclenchement a eu lieu le 21 juin. Auparavant, le trafic s'était effondré. Passé de 100 000 trajets par mois à quelques dizaines parmi le personnel de quelques hôpitaux. Le 21 juin, le gouvernement autorise deux passagers à prendre place sur la même rangée de sièges, en respectant le port du masque. A ce moment-là, le covoiturage est considéré comme plus sûr que les transports en commun. On y croise moins de monde, vu qu'il se pra-

> « A l'UTP, nous sommes très attentifs à ce que l'on trouve une bonne articulation entre les modes doux et les transports publics. Qu'on ne les oppose pas ! »
>
> Claude Faucher, délégué général UTP



tique souvent avec les mêmes personnes, matin et soir. Klaxit, second opérateur en volume derrière Blablalines, l'application pour courts trajets de Blablacar, retrouve dès juin son trafic d'avant crise sanitaire. Depuis, la demande explose. Sans donner ses chiffres, Julien Honnart parle d'une « *reprise en V qui fait miroiter la perspective de prendre une part significative des 18 millions d'actifs en France qui prennent leur voiture pour se rendre à leur travail* ».

Mais cette envolée ne s'appuie pas que sur le goût du public. Elle est encouragée par un certain nombre de villes qui, craignant, pendant le confinement, le retour massif à sa sortie vers l'utilisation de la voiture en solo, parient sur le covoiturage. « *Nous avions noué de nombreux contacts commerciaux avec elles avant le confinement. Pendant le confinement, elles ont accéléré leurs démarches* », indique Julien Honnart. Klaxit vient de signer avec Rouen, Metz, Angers, Monaco. Six autres le font dans les prochaines semaines. Klaxit, qui projetait d'ouvrir une ville par mois en 2020 va en atteindre une quinzaine.

Façon Klaxit, le covoiturage est organisé comme un transport public. Les collectivités subventionnent l'automobiliste qui consent à partager sa voiture. Ce que permet un décret d'application de la LOM paru en juin. Ensuite, soit le covoiturage reste gratuit pour le passager, ce qui reste la norme au début, pour atteindre le nombre critique de covoitureurs qui garantisse un service global à l'échelle de la ville. Soit il est intégré dans les différentes formules de paiement et d'abonnement du réseau de transport public. Dans tous les cas, façon Blablalines, Klaxit ou autre Karos, le covoiturage accélère alors qu'il progressait tranquillement avant la crise sanitaire.



Stéphanie Mangin, Villes et territoires cyclables : ***un tiers d'utilisation en plus du vélo en France.***



Julien Honnart, Klaxit : ***le potentiel du covoiturage semble très grand.***

Pas de clusters dans les transports publics

Dans le monde des mobilités « d'après », le second grand constat est la souplesse d'échine du transport public. Il a d'abord été au rendez-vous de la situation sanitaire. La condamnation d'une place sur deux, puis les désinfections, l'obligation de port du masque, le gel hydroalcoolique ont été efficaces. « *Nous menons des actions vis-à-vis des voyageurs afin de restaurer leur confiance dans les transports en commun et reconquérir ceux qui s'en sont éloignés pour des raisons sanitaires, alors qu'à ce jour, aucun foyer d'épidémie n'y a été identifié* », affirme Frédéric Baverez, le directeur exécutif France de Keolis. Son entreprise s'attache à rendre visible le nettoyage de ses véhicules. Des équipes volantes interviennent devant le public.

Chez Transdev, au Havre, à Dunkerque, Saint-Etienne et Rouen, une application a été lancée pour indiquer aux passagers sur leur smartphone si le bus ou la rame qui arrive est « rouge », « orange » ou « verte », c'est-à-dire chargée, moyennement chargée ou peu. Car les chiffres le disent. Une part des Français ont délaissé les transports publics et ont repris leur voiture.

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

LA NATURE EST DANS L'AIR



DURABLE PAR NATURE

- Plus silencieux, NOx réduits de plus d'un tiers et émissions de particules fines proches de zéro.
- Jusqu'à -95% de CO_2 en Biométhane.
- Aucune restriction de circulation en agglomération comme en centre-ville.

CONCEPTION INTELLIGENTE

- Intégration totale (brevetée) des bouteilles de gaz au pavillon
- Hauteur de 3,210 m, pour une circulation sans restriction.
- Conçu pour une stabilité optimale.

OPTIMISATION DU TCO

- Nouveau moteur Cursor 9 Natural Power de 360 ch.
- Facilité de maintenance et fiabilité éprouvée de la gamme Crossway.

CONFORT ET ACCESSIBILITÉ

- Facilité d'accès et de sortie pour un flux de passagers rapide.
- Accès plancher bas PMR / UFR
- Confort thermique et confort d'éclairage pour le bien-être à bord.

WINNER Sby Sustainable Bus Award
INTERCITY 2018

IVECO BUS
Votre partenaire pour un transport durable



« *Nous sommes en train d'étudier le phénomène. Clairement, une partie de nos passagers renonce encore à se déplacer en transports publics* », précise Frédéric Baverez.

Une bonne rentrée

Pendant le confinement, la fréquentation des transports publics était tombée entre 5 et 10 % de son niveau normal (5 % pour le TGV, 6 % pour les TER, 7 % chez Transdev). « *On revient de loin,* explique Edouard Hénaut, directeur général de Transdev France. *Heureusement la rentrée a été une bonne nouvelle. La fréquentation oscille maintenant entre 75 % et 85 %, selon les réseaux* ». Malgré une offre souvent supérieure à celle d'avant la crise, le transport public dans son ensemble reste en déficit de passagers. Plus en Île-de-France qu'ailleurs.

« *En septembre, Île-de-France Mobilités estime la fréquentation de ses transports à 60 % du niveau d'avant crise en raison notamment du report massif sur d'autres moyens de transport, du maintien du télétravail, de la baisse générale de l'activité économique et de la hausse des chiffres de la contamination* », rapporte l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires). 60 %, c'est aussi le chiffre que donne la RATP pour elle-même.

Transdev dresse le bilan suivant : « *Sur l'ensemble de nos grands réseaux urbains en France, la fréquentation atteint un niveau compris entre 70 et 85 %, par rapport à septembre 2019. Cette fréquentation se situe pleinement dans la tendance observée globalement en France. Notre réseau de Mulhouse (Soléa) dépasse même les 90 %, avec une fréquentation quasi normale (100 %) sur les réseaux de bus et de tramways. Pour Dunkerque, la fréquentation est identique à celle de l'année passée. Sur nos plus gros réseaux de bus en Île-de-France (Villepinte, Argenteuil) nous sommes à 70-75 %* ».

Keolis détaille aussi : « *La première semaine de septembre, la fréquentation dans nos réseaux de transports urbains s'établissait en moyenne entre 75% et 85% par rapport à la même période l'an passé. A Lyon et Bordeaux entre 85 et 88 %. A Rennes, à 80 %, à Lille, environ 70 %. Et aux alentours de 75 % dans les villes de plus petite taille, entre 200 000 et 400 000 habitants* ».


© TRISTAN PAVIOT

Frédéric Baverez, Keolis France : ***rassurer le public avec des équipes volantes de nettoyage qui se montrent.***

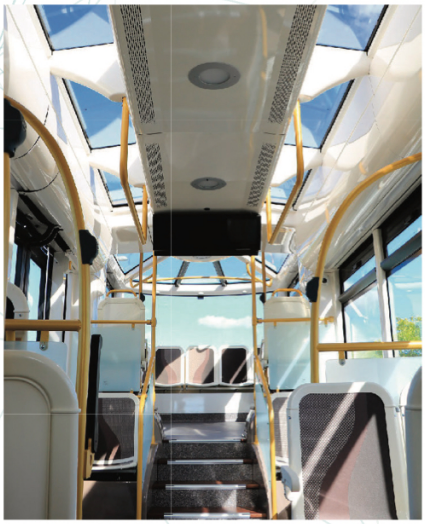


Edouard Hénaut, Transdev France : ***les villes réfléchissent à « autre chose ».***

BUS HYDROGÈNE

BUS **ZÉRO ÉMISSION** FABRIQUÉ EN FRANCE











Attractif et innovant, le **Businova® H_2** est un véhicule zéro émission qui répond parfaitement aux enjeux de transition énergétique et de mobilité durable.

- Ne produit ni CO_2 ni particules fines
- Rejette uniquement de l'eau pure
- Facile à exploiter, temps de charge 15 mn
- Autonomie minimale de 350 km

Véhicule référencé au catalogue de la CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

EXISTE AUSSI EN VERSIONS

HYBRIDE RECHARGEABLE & PUR ÉLECTRIQUE

9,5M • 10,5M • 12M

Safra | CONSTRUCTEUR

BUS ÉLECTRIQUE
BUS HYDROGÈNE
BUS HYBRIDE RECHARGEABLE

www.businova.com

SAFRA Constructeur - Albi - France - contact@businova.com

© droits photos SAFRA - réalisation SAFRA 2020



© B.MAZODIER

Claude Faucher, UTP : *la bonne articulation des modes doux et des transports publics.*



Jean Castex, Premier Ministre a rassuré avec son plan de relance sur les investissements en faveur de la transition énergétique.

Négociations financières à tous les étages

Résultat, comme le souligne Edouard Hénaut, « *nous terminerons probablement l'année sur une fréquentation de -50 % par rapport à celle de 2019 et un chiffre d'affaires en baisse de 10 à 15 %. On doit prendre en compte un taux de fraude plus élevé. Avec les mesures barrières, les passagers ont perdu leurs bonnes habitudes. Dans un secteur de services ou la marge est entre 1 et 2 %, c'est une situation catastrophique* ».

L'heure est donc à la négociation avec les autorités organisatrices d'avenants aux contrats de transport. Les exécutifs, parfois tout juste en place à la suite des élections municipales, préparent les délibérations en ce sens. Aux déficits de recettes commerciales se sont ajoutés, pour les transporteurs, les surcoûts liés aux mesures sanitaires, 200 M€ pour la RATP par exemple. « *Grâce au recours au chômage partiel, les économies réalisées pendant le confinement, notamment celles liées à une offre de service moindre et un moins grand nombre de véhicules/tramways/métros en circulation, ont généralement été supérieures à nos surcoûts sanitaires,* détaille Frédéric Baverez. *Nous agissons de façon transparente sur ces surcoûts et ces économies, que nous restituons aux autorités organisatrices* ».

Dans leurs discussions, les opérateurs prennent aussi date. Ils proposent des clauses de revoyure pour l'année prochaine, estimant que leurs performances seront encore altérées par la crise sanitaire. Mais les villes sont elles-mêmes en attente des compensations par l'Etat. Notamment des chutes de perception auprès des entreprises, du versement mobilité calculé sur leurs masses salariales. Mais elles ont mis leurs salariés au chômage partiel.

S'adapter à la nouvelle demande de transport public

Alors que l'Etat a déjà conclu un premier arrangement de 4 Mds€ pour compenser les deux quasi-ment en intégralité à Île-de-France Mobilités, il se montre pour le moment un peu moins généreux dans ses propositions aux grandes agglomérations.

Quant aux Régions, Jean Castex, le Premier Ministre a annoncé 600 millions pour elles, en cours de répartition entre elles. Sur ce front-là, pour les transporteurs, le paysage varie d'une Région à l'autre. « *Les Régions qui se sont montrées généreuses au début de la crise en continuant de les payer malgré l'arrêt des services, désirent souvent récupérer auprès d'eux une part des aides qu'elles ont reçues de l'Etat au titre du chômage partiel. Celles qui l'ont été moins, tendent à ne pas revenir là-dessus* », signale Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV (Fédération nationale des transports de voyageurs). A cet égard, elle entrevoit les premières difficultés des PME, en dehors du tourisme déjà affecté, avec la fin des six mois de report de charges bancaires.

La plupart du temps, le premier réflexe des autorités organisatrices consiste à trouver les moyens de maintenir au moins le niveau de l'offre de transport, première condition, a priori, pour reconquérir la clientèle. Mais ces questions de gros sous affectent certaines villes qui commencent à supprimer des services. En fait, tout le monde cherche à s'adapter à la nouvelle demande. « *Des villes réfléchissent à d'autres dispositions : déconcentrer l'offre de transport public dans l'hypercentre des villes, la renforcer dans le périurbain, aider le vélo* », raconte Edouard Hénaut. « *A l'UTP, nous sommes très attentifs à ce que l'on trouve une bonne articulation entre leurs modes doux et les transports publics. Qu'on ne les oppose pas !* », plaide Claude Faucher, son délégué général.

L'Etat a au moins rassuré tout le monde par son plan de relance sur les investissements dans les transports, notamment en vue de la transition énergétique. 200 M€ pour les pistes cyclables, 300 millions pour les grands projets de transports (vélos, trams, BHNS), 600 millions pour le contrat de plan Etat-Région de l'Île-de-France… Le monde d'après ne devrait pas manquer d'argent. ■

Hubert Heulot

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.

Autocars, autobus et TER ou



Pôle intermodale Besançon-Viotte

En quelque sorte Il s'agit de faire du « sans couture ». De l'invisible pour le voyageur mais concrètement de l'intermodal véritable. La coordination entre les autocars, les autobus et les transports urbains avec les trains, particulièrement les trains régionaux, les TER, devrait aller de soi. Mais si on pose encore la question, c'est qu'elle continue toujours de se poser....

Ça devrait fonctionner comme une horloge. Comme une horloge suisse, bien évidemment. D'ailleurs en Suisse, ça fonctionne réellement comme ça, puisqu'on peut facilement passer du « Car Postal » à l'autobus ou au tramway urbain et au train régional, voire national. Et cela sur la base d'horaires cadencés qui s'enchainent comme naturellement avec des correspondances qui s'effectuent parfois même quai à quai entre autobus, autocars et trains. Mais il n'y a pourtant rien de naturel là-dedans puisque, pour aboutir à ce résultat final, c'est une véritable chaine de transport qui a été très longuement élaborée en amont. Sans oublier la mise au point d'une billettique et de systèmes d'information *ad-hoc* associant toutes les Autorités Organisatrices de Transports et tous les opérateurs à l'échelle locale, régionale et nationale[1].

Nous en sommes encore loin en

l'articulation nécessaire





> « Désormais la Région devient la nouvelle échelle d'une mise en œuvre de bout en bout d'une politique de transports complète sur son propre territoire. »

France. Tant nous revenons de très loin dans ce domaine, convient-il de rappeler. Et cela en dépit du vocabulaire, pourtant en apparence très intermodal, qui apparait dès la seconde moitié des années 1930.

Principalement avec la fameuse « *coordination rail-route* » qui n'a été finalement - faute de vision globale... des relations rail-route ! - que la couverture officielle de la première vague de fermetures massives de dessertes ferroviaires de proximité. Ce qui n'a en rien diminué la concurrence routière, l'explosion massive de la voiture particulière ayant ensuite amené la liquidation d'une grande partie des lignes d'autocars qui avaient remplacé les dessertes ferroviaires supprimées...

La non-coordination des transports, la faute du millefeuille

En effet, face à cette concurrence qui offre un véritable porte-à-porte, le manque de coordination entre transports collectifs est manifeste. Installé parallèlement au développement du réseau ferré avec celui des lignes de tramways urbains et suburbains, il s'est aggravé au fil des décennies. Sur la base d'un substrat administratif aussi épais que complexe - plus connu sous son surnom de « millefeuille » et applicable dans maints autres domaines - qui a dilué à l'extrême les responsabilités en matière de transports publics. Il a rendu de plus en plus difficile, voire impossible, une réelle complémentarité des transports, les lignes de transports urbains concurrençant notamment les services ferroviaires dans les agglomérations et leurs abords.

Pôle d'échanges intermodale Vitré

Il aura fallu attendre 1982 avec la promulgation de la LOTI[2] pour qu'apparaisse une mise en ordre. Cette première loi nationale sur l'organisation des services publics de transports, a eu le mérite de clarifier les rapports entre les différentes autorités organisatrices de transports (AOT) et les opérateurs notamment en les contractualisant. Pour la première fois,





De l'utilité et du bon usage des Pôles d'Échanges Multimodaux

Un PEM, comme Pôle d'Échanges Multimodaux, c'est, concrétisé sur le terrain, la réalité des relations entre modes de transports, regroupées sur un lieu commun. Et équipé de systèmes d'informations communs[1] qui soient visibles dans chacun des espaces dévolus respectivement à chaque mode comme dans les espaces communs. Avec des cheminements clairement indiqués et d'emprunt facile et sans obstacles notoires pour les voyageurs qui veulent aisément passer du train à l'autocar, à l'autobus, au tramway, au métro, voire au taxi et au parking. Et inversement. Ça semble aller de soi mais ce n'est pas si évident. Puisqu'ici aussi en France l'histoire, la géographie et la réalité des transports publics se sont le plus souvent déroulées en parfaite ignorance - voire en concurrence - des différents modes les uns par rapports aux autres[2].

Le développement des PEM permet de « recoudre » les modes de transports entre eux et de les ouvrir sur la ville. Un outil déclinable en fonction de la taille des villes et de leurs besoins. Côté exemple XXL, le projet Lyon-Perrache Sud mis en service au début de septembre 2020 (voir actualités *Mobilités Magazine* du 30 septembre 2020) illustre aussi bien la réparation d'une erreur historique (la fermeture entre la gare et le sud de la presqu'île Rhône-Saône, l'actuel quartier des Confluences, ndlr.) que la véritable vision d'avenir d'un nouvel urbanisme, qui va de pair avec le développement des transports publics.

Cela dit, la véritable vogue de création des PEM, qui s'appuie généralement sur les gares de centre-ville modernisées et remodelées[3] présente des risques. Même si *Gares & Connexions SNCF* estimerait que presque toutes les gares ont vocation à devenir des pôles multimodaux.

Cependant, si la création de PEM se résume à une mode, elle présente de nombreux risques. Notamment celui de n'être parfois qu'un beau projet de mandat municipal à l'instar de ces « salles polyvalentes » qui ont essaimé dans des milliers de communes au fil des années. Un seul exemple extrême d'une sorte de démarche « PEM à tout va » nous est donné avec le cas de Pontivy (Morbihan), où plus d'un million d'euros ont été investis afin de créer un PEM autour d'une gare... qui n'est plus desservie par des trains depuis 33 ans ! Aussi ici, l'intermodalité se réduit aux correspondances entre autocars TER BreizhGo de la ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Auray (qui remplacent les trains disparus) et les autres autocars régionaux du réseau *BreizhGo* !

Autre écueil notable, quand le PEM n'est finalement qu'une sorte de couverture transport d'une belle opération d'aménagement urbain. Voire même de la seule opportunité de créer ici un « beau parvis de gare ».

M.Ch.

1) Ce qui, du côté du contenu des information aux voyageurs, nous renvoie aux enjeux plus généraux de l' « open data » et des récents développements technologiques comme le MaaS.

2) L'évolution des transports urbains, le remodelage de voiries imposé par la voiture et la précarité de nombreuses gares routières souvent éloignées des gares ferroviaires ont en quelque sorte disloqué les connections entre les transports au coeur des villes. Longtemps le seul exemple parfait d'inter modalité en son genre a été la gare de Dijon-Ville reconstruite en 1962 et qui associait d'origine et dans un même bâtiment autour d'un hall commun les trains et les autocars départementaux ...

3) Exception faite des futures gares du métro « Grand Paris Express » presque toutes considérées comme autant de futurs PEM, voire de « hubs » pour cinq d'entre elles. Aujourd'hui, la quasi-totalité des modernisations et reconfigurations de gares comportent un volet type PEM. Illustré récemment par les grands projets réalisés à Bordeaux, au Mans, à Nantes et à Rennes parallèlement à l'arrivée des nouvelles LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire.

WWW.PERINFO.EU

gesCAR OrdiCARS

DÉCOUVREZ L'UNIVERS PERINFO



Retrouvez PERINFO au salon AUTOCAR EXPO Stand B20 14-16 octobre 2020 (Lyon Eurexpo)

PERINFO

+33 (0)3 88 10 56 70
info@perinfo.eu

Gescar et Ordicars sont les solutions de références pour la gestion du transport de personnes Interurbain et Urbain. Grâce à ses différents modules, vous trouverez des solutions adaptées et performantes pour piloter votre entreprise en toute sérénité, avec un objectif de gain de temps et de productivité.

Inventons votre performance, simplement





Gare multimodale au Mans

Gare Haluchère à Nantes

elle a également réparti les responsabilités et les périmètres d'action respectifs des AOT urbaines, départementales, régionales et nationales. Les agglomérations organisent les transports urbains dans le cadre des PTU (Périmètres de Transports Urbains), les départements organisent les transports d'autocars scolaires et interurbains, et les Régions organisent les transports ferroviaires... régionaux.

Toutefois, au fil des années, ces cadres se sont avérés mal adaptés. Ils étaient trop précis et trop imprécis. Ainsi, ils manquaient d'envergure du côté des Régions. Puisque les relations ferroviaires inter-régionales ne dépendaient d'aucune organisation clairement définie, dans la mesure où elles relevaient a priori de l'échelon national. Mais faute d'« État-stratège ferroviaire » (voir *Mobilités Magazine* n° 38/juin 2020) et d'un véritable schéma ferroviaire national, la SNCF a pu seule - dans son coin et développement exponentiel de la grande vitesse à l'appui - abandonner successivement pan par pan au fil des années qui suivent la LOTI, de nombreuses relations grandes lignes classiques structurantes nationales. Des re-

> « La nouvelle organisation des compétences territoriales qui place la Région en tant que chef de file de l'organisation des transports a permis de notables avancées dans ce domaine de la coordination intermodale. »
>
> Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

ecm
Conseil Formation Édition

www.ecmobilites.com

On ne peut pas prédire l'avenir Mais ensemble, on peut s'y préparer

Découvrez nos solutions de conseil pour vous accompagner face à vos enjeux de transport et de mobilités.



Consultation gratuite

Parlons de votre entreprise

Échangeons sur votre projet, vos objectifs et vos problématiques. Nous vous communiquons notre vision adaptée et personnalisée !

Claude CIBILLE

+33 (0) 3 72 60 71 71

contact.ecmobilites@gmail.com



> Les bases incontournables d'une bonne articulation entre les différents modes de transports publics restent encore et toujours liées à la consistance et à la cohérence de l'offre de transport elle-même.

lations qui jouaient pourtant et parallèlement un rôle inter-régional éminent. Et cela, à une exception près[3], sans réplique significative des Régions. Des régions qui, il est vrai, étaient alors très fortement concentrées sur la création et sur l'organisation de leurs services ferroviaires internes, les TER. Au prix de discussions complexes avec... la SNCF.

Du côté des départements c'est en même temps une certaine forme de « chacun pour soi » qui s'est instituée dans le domaine des transports durant ces années. Pour aboutir très souvent - et sauf exceptions - à un manque criant de coordination entre départements eux-mêmes mais surtout entre les départements et les régions. Les autocars ignorant ainsi les TER et parfois même les concurrençant avec les « *cars à 1 €* » sur des parcours parallèles qui auraient pu être aisément mis en complémentarité. Avec pour résultat final que les deux modes sont arrivés parfois à « s'assécher » tous deux[4]... au profit de la voiture sur certaines relations devenues illisibles !

Le Big-bang de l'organisation territoriale et la coordination des transports

La réforme territoriale de 2015 avec les lois NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) et MAPAM (Modernisation de l'Action Publique territoriale et de l'Affirmation des Métropoles) a considérablement changé la donne. À tel point qu'il conviendrait historiquement de remonter à la LOTI de 1982 évoquée plus haut pour trouver un bouleversement comparable. D'autant que l'actuelle réforme s'est accompagnée d'un redécoupage régional aux conséquences notables pour l'organisation des transports.

Désormais la Région[5] devient la nouvelle échelle d'une mise en œuvre de bout en bout d'une politique de transports complète sur son propre territoire. Outre les compétences en matières ferroviaire, le fait que la région ait récupéré les compétences routières (scolaires et interurbaines) des départements permet de fait une meilleure coordination - notamment tarifaire et d'offre de transport - entre trains et autocars, et l'élimination de ces doublons coûteux et contre-productifs pour le transport public déjà évoqués.

Toutefois si le cadre législatif et réglementaire a été mis en place, on se trouve dans une situation comparable à celle qui présidait durant les premières années d'application de la LOTI, avec des exécutifs régionaux qui ont d'abord cherché leurs marques. Mais qui se trouvent bien mieux outillés au point de vue de leur politique des transports qu'il y a près de quatre décennies, essentiellement toutefois du côté de leur expertise ferroviaire. À tel point qu'is peuvent se saisir d'emblée des opportunités offertes[6]. Aussi bien celles de la liberté tarifaire que de la reprise de liaisons TET qui est intervenue parallèlement à la mise en place des nouvelles lois d'organisation des transports.

Les Régions se sont aussi rapidement positionnées face à l'ouverture à la concurrence TER et à la prise en main de la gestion des infrastructures de certaines « petites lignes », comme en témoignent les allotissements de groupes de lignes préparés pour la mise en concurrence et les contrats conclus récemment dans ce do-

Fournisseur d'accès internet
Autocar & Autobus

WiiBus

Découvrez nos nouvelles offres de location tout inclus

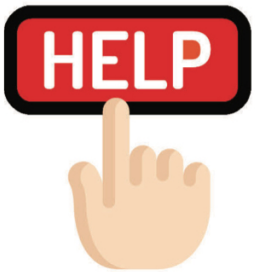
WiiBus vous propose de nouveaux abonnements avec un tarif mensuel fixe garanti, comprenant une WiiBox avec forfait 100GO* ou 200GO** Europe (France incluse), l'accès à nos plateformes WiiControl (personnalisation et statistiques du WiFi embarqué, blocage des sites web sensibles), WiiMap (géolocalisation), et WiiDesk (ticketing), ainsi que l'installation du matériel sur cars et bus partout en France.



*compatible avec WiiBox Pro Max, Pro, Air, et Light
**compatible avec WiiBox Pro Max et Pro

NOUVEAUX SERVICES 2020 :

WiiAlert



Le système WiiAlert est un "panic button" à actionner par le conducteur en cas de danger important. L'alerte est géolocalisée et envoyée par sms et/ou e-mail, simultanément sur plusieurs appareils. Le panic button est raccordé aux WiiBox Pro Max ou Pro, donc toujours connecté au réseau 4G lorsque le véhicule est en circulation.

WiiPress

WiiPress est un service de presse en ligne, avec un choix d'environ 150 titres pensé pour tout type de trajet. Cette offre comprend de la presse régionale, des magasines lifestyle, sport, féminin, des romans, des ebooks, des audiobooks, et une collection Marvel.



www.wiibus.com

WiiBus SAS - 39 Rue des Malles - 26240 Saint Vallier - FRANCE
Bureau Vannes : 4, rue Louis de Broglie - PIBS - 56000 Vannes
Bureau Région Parisienne : 15, rue du Pont d'Avignon - 91290 Arpajon

Tél. : 09.87.55.17.87 - Mail : contact@wiibus.fr



© CHARLES CRIE



© CHARLES CRIE

maine entre l'État et certaines régions.

« *La nouvelle organisation des compétences territoriales qui place la Région en tant que chef de file de l'organisation des transports a permis de notables avancées dans ce domaine de la coordination intermodale* », constate Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). En ajoutant, en substance, que cette nouvelle configuration donne donc aux régions « *des responsabilités importantes en matière de coordination des transports* ». Une évolution qui, en regard et si l'on considère que le mode ferroviaire est considéré comme le plus structurant, oblige la Région à négocier fermement en amont afin d'offrir un service à la hauteur. Et ce avec la SNCF ou avec tout autre opérateur « nouvel entrant » au cas où elle aurait fait le choix de l'ouverture à la concurrence des TER. Ce qui implique un véritable cadencement horaire (ou plus) sans ces creux notables qui persistent encore le plus souvent dans les versions existantes du cadencement TER et dans de nombreuses régions. Une offre sur laquelle les autres modes urbains, suburbains et interurbains pourraient s'appuyer afin d'aboutir à une vraie chaîne de transport homogène de bout en bout, des pôles d'échanges *ad hoc* (voir encadré) et bien conçus à la clé. Avec, en sus, un système d'information aux voyageurs fiable.

Ainsi, les bases incontournables d'une bonne articulation entre les différents modes de transports publics restent encore et toujours liées à la consistance et à la cohérence de l'offre de transport elle-même. Puisque les meilleurs infrastructures, tout comme les systèmes d'information les plus sophistiqués peuvent n'offrir finalement aucun intérêt pour l'usager. Quand les premières sont sous-utilisées et si les seconds ne servent qu'à indiquer par exemple qu'il y a une heure et demie d'attente entre un train et un autocar ou inversement....

Un vaste chantier et qui reste en devenir, donc...

Michel Chlastacz

1) La Suisse et les Pays-Bas, n'ont pas attendu l'arrivée de l'informatique pour créer dès les années 1970-1980 une carte de transport unique. La « carte UST » - comme Union Suisse des Transports - et la « Strippenkaart » néerlandaise associaient les transports ferroviaires et urbains à l'échelle nationale. Alors qu'en 1976 la véritable révolution qu'avait été la « carte orange » n'a pas pu alors - faute d'assises législatives comme de volonté politique - avoir des équivalents régionaux en dehors du cas très spécifique de l'Île-de-France sous AOT unique.

2) La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs adoptée en décembre 1982 a également lancé les Plans de Déplacements Urbains. Ce seront les premiers outils de planification et d'organisation des transports dans les agglomérations.

3) Seule exception de grande envergure, la création en 1994 des relations ferroviaires express « Inter Loire » (Orléans-Blois-Tours-Nantes-Saint-Nazaire-Le Croisic).

4) On peut rétrospectivement évoquer - entre autres et aux extrémités géographiques du territoire national - les itinéraires Brest -Quimper et ceux entre Montpellier, Nîmes et la côte languedocienne.

5) L'affirmation des compétences transports des métropoles sur leurs « bassins de vie » reprises en partie sur celles des départements devrait permettre en coordination avec les régions la création de réseaux de transports spécifiques notamment sur la base des « étoiles ferroviaires » existantes. Si la volonté politique est toutefois présente...

6) Même si l'arrivée - inopinée - de la concurrence interurbaine routière des « Cars Macron » ne pouvait être intégrée dans les lois cadres...

Mobilités magazine
Les Cahiers Pratiques

Piloter un projet de réponse d'un appel d'offres public en transport interurbain

Comment conduire un projet en lien avec un avis d'appel à la concurrence ?

Le présent cahier pratique est un outil d'aide à la méthodologie et à la décision, qui illustre ou présente une gestion des appels d'offres en mode projet.

Natacha KOENIG - Claude CIBILLE
ecmobilites@gmail.com

Les nouveaux enjeux de mobilités, la nouvelle page dans l'organisation et le développement des transports en France (la loi Mobilités LOM), les impacts d'une crise économique et sanitaire, sont au cœur du positionnement stratégique des opérateurs de mobilités. La loi LOM conduit ces derniers, à s'inscrire dans la nouvelle étape attendue des politiques publiques de transport, en collaboration avec les territoires, pour des mobilités plus accessibles, innovantes et durables. Le développement du numérique et la transition énergétique viennent asseoir une politique de mobilités pour tous. Dès le début du second semestre 2020, le Gouvernement a réaffirmé son engagement massif en faveur des transports du quotidien et du désenclavement des territoires. En France, l'organisation des mobilités va se transformer grâce à la refondation de la compétence mobilité, qui vise à permettre une couverture intégrale de l'ensemble du territoire en autorités organisatrices de la mobilité d'ici le 1er juillet 2021. C'est la responsabilité des nouveaux exécutifs locaux.
En parallèle, les AOM sont confrontées à des contraintes financières fortes, accentuées par les crises économique et sanitaire. Les dépenses d'exploitation augmentent et les recettes diminuent. Cela se répercute directement sur le montant de la Contribution Forfaitaire Financière. C'est dans ce cadre juridique et organisationnel que les opérateurs de mobilités, les autocaristes vont devoir répondre à de nouveaux appels d'offres (délégation de service public ou code des marchés publics) soit de marchés publics allotis ou de marchés uniques.
Comment tirer son épingle du jeu ? Quelle méthodologie adopter pour remporter un contrat d'exploitation ? Quelles actions amorcées à moins d'un an voire 2 ans de la fin de son contrat, de son mandat ? Quel partenariat opter entre un groupe ou un groupement de PME locales ? Comment choisir de rester indépendant en déployant et se dotant de nouveaux moyens humains et techniques ?
Autant de questions à se poser bien en amont de la parution des avis de marché.

L'appel d'offres public est considéré comme le levier du chiffre d'affaires des opérateurs de mobilité. Lorsqu'il concerne des services conventionnés (circuits scolaires, lignes régulières interurbaines, transport à la demande, activités périscolaires), il requiert des aptitudes spécifiques au vu du travail conséquent d'analyse du cahier des charges, de production et d'optimisation de l'offre. Une compilation de données empilée, voire un mémoire technique standardisé ou modélisé constituent un manque réel d'engagement au vu des évolutions politiques territoriales.

La conception et le déploiement d'un processus dédié :

Les étapes ci-après, en l'occurrence une démarche de projet spécifique, garantissent une traçabilité, une visibilité pour l'ensemble des acteurs et partenaires de la gestion du projet de réponse aux appels d'offres.

Cette gestion de projet doit se construire selon une approche « processus ».
Un processus est un ensemble d'activités interdépendantes ou d'interactions qui utilisent des éléments entrants pour produire un résultat visé.

Une approche processus constitue un moyen efficace d'organiser et de gérer des activités, et ainsi permettre de créer de la valeur pour l'opérateur et l'AOMD.
Les procédures ci-après représentent les étapes détaillées décrivant la manière dont une étape de processus est exécutée.

Ce processus « Répondre aux avis d'appel à la concurrence (AAC) » décrit les règles de gestion administrative et juridique, dans le cadre du code des marchés publics et des délégations de service public, liées au transport routier public de personnes.
Ce processus s'applique pour l'ensemble des services conventionnés des opérateurs de mobilités. C'est un processus support.

Plusieurs activités propres au processus susvisé sont listées ci-dessous :

- Organiser son profil d'acheteur ;
- Constituer une structuration du projet de réponse ;
- Elaborer du projet de réponse ;
- Rédiger la réponse
- Transmettre la réponse ;
- Suivre le dossier en cours et préparer la négociation ;
- Mettre en place des revues de pilotage des contrats ;
- Concevoir un retour par expérience

Étape N°1

Constitution d'une structuration de projet de réponse

La procédure vise à :

- s'inscrire sur le profil d'acheteur
- constituer une structuration de projet de réponse

Procédure d'inscription au profil d'acheteur

Objet et domaine d'application

Inscription au profil d'acheteur - code des marchés et délégation de service public

Contenu

- Analyser les avis d'appel public à la concurrence, réceptionnés par mail via les abonnements souscrits aux portails des sites d'appel d'offres (JOUE, BOAMP, MAPA...) sous forme de tableau mentionnant les coordonnées des donneurs d'ordre, l'objet du marché, son type, la date de dépôt....
- Une première lecture de l'annonce permet d'écarter les intitulés inappropriés. Si l'intitulé du marché n'est pas assez précis, il faut chercher plus d'informations sur ce marché en allant sur le site de dématérialisation mentionné dans l'annonce pour télécharger directement le dossier de l'appel d'offre.

• Si le marché ne concerne pas l'opérateur, pas d'action
• Si le marché intéresse l'opérateur, il est nécessaire de télécharger le dossier pour approfondir la lecture et la compréhension du marché.

Étape N°2

Elaboration du projet de réponse

La procédure vise à :

- valider la faisabilité en amont de la rédaction du projet de réponse
- rédiger un cahier des charges technique sur la faisabilité de réponse

Procédure d'élaboration de projet de réponse

Objet et domaine d'application

Elaboration du projet de réponse - code des marchés et délégation de service public

Contenu

- Définir une enveloppe budgétaire (moyens humains, matériel, patrimoine d'expérience, recours à la sous-traitance) et décrire les contraintes financières, temporelles, techniques, juridiques.
- Établir un retro-planning de réponse
- Recourir à une revue de projet- document à renseigner

Pour les opérateurs sortants

- Valorisation des engagements réalisés dans le cadre du précédent contrat
- Production d'un bilan social: actions déployées et indicateurs de performance portant sur les moyens humains (recrutements réalisés, plan de formation renforcé, déploiement de la marque employeur : nombre de jours de grève – taux d'absentéisme – taux de fidélisation des collaborateurs...)
- Production d'un bilan qualité de service : actions déployées et indicateurs de performance portant sur la satisfaction des voyageurs et la continuité de service (création du processus « piloter la régulation » – % de satisfaction des voyageurs – % d'information en temps réel en situation perturbée – % de conformité de la ponctualité en heures de pointe – % d'arrêts respectés – % de propreté dans les véhicules...)
- Production d'un bilan sociétal : actions déployées et indicateurs de performance portant sur la politique RSE (Responsabilité sociétale des entreprises) : réduction des émissions de GES (Gaz à effet de serre) – sensibilisation du personnel aux pratiques éco-responsable – investissement en faveur des énergies renouvelables – % de véhicules Norme Euro 6 – % de réduction de consommation d'eau....

Procédure des structurations du projet de réponse

Objet et domaine d'application

Structuration de projet de réponse – code des marchés et délégation de service public

Contenu

- Télécharger le dossier complet
- Analyser le cahier des charges en relevant les points importants : dimension du projet, acteurs du projet, risques et opportunités, zones d'incertitude, ressources de pouvoir, stratégies et coalitions
- Au sein du DCE, plusieurs points d'ancrage méritent d'être identifiés et doivent orienter le réponse pour exemples :

• L'instauration de délégation de service public en transport interurbain regroupant le transport scolaire et les lignes régulières.
• La création d'une société dédiée à l'exploitation (Passage de la convention collective interurbaine (CNTR) à la convention collective urbaine (CCNTU))
• L'énonciation d'une transparence sur les coûts, sur les performances, avec la création de tableaux de bords mensuels et d'un rapport annuel circonstancié.
• La prise en charge des risques industriels et commerciaux avec des engagements sur les objectifs de recettes.
• La présentation de la grille d'évaluation quantitative et qualitative (structure de l'offre, organisation de l'exploitation, la productivité...) et la clé de répartition entre le mémoire technique et le prix.

- La décision stratégique favorable ou pas d'élaborer un projet de réponse est prise en fonction de cette grille d'analyse.

Étape N°3

Rédaction de la réponse

La procédure vise à :

- de rédiger la candidature sous l'angle administratif et juridique
- concevoir et transmettre une offre de service selon un mémoire technique adapté aux attentes et aux besoins de l'Autorité Organisatrice de Mobilités durable.

Procédure de gestion de la candidature de l'offre de service

Objet et domaine d'application

Gestion de projet de l'offre de service - code des marchés et délégation de service public

Le dossier de réponse à un marché public comprend :

➡ 'offre, qui constitue la réponse au besoin exprimé par l'acheteur. Elle comprend, en particulier, le prix des prestations et les moyens mis en œuvre pour réaliser la demande.

Les opérateurs doivent prendre en compte les options, voire les variantes ou encore des prestations supplémentaires éventuelles demandées par l'acheteur.

Certaines offres peuvent ne pas être examinées par l'acheteur :

➡ l'offre irrégulière : offre incomplète qui ne respecte pas les exigences formulées dans les documents consultés ou qui ne respecte pas la législation applicable en matière sociale et environnementale,

➡ l'offre inacceptable : offre dont le prix excède les crédits établis pour le marché avant le lancement de la procédure,

➡ l'offre inappropriée : offre qui répond à un besoin autre que celui exprimé par l'acheteur (offre proposant une démarche environnementale interne alors que l'objet du marché porte sur des démarches environnementales labellisée voire certifiée, par exemple Objectif CO_2).

Contenu

1. Rédaction d'un retro-planning de l'offre de service : nom et rôle dévolu à chaque acteur interne, voire externe et tâches associées couplées à des dates butoirs)
2. Une cellule d'appel d'offres est désignée.
3. Une trame du mémoire technique est rédigée
4. Cette trame est présentée à la cellule d'appel d'offres pour validation
5. Le mémoire technique est écrit sous sa forme définitive
6. L'offre de prix est réalisée
7. La candidature de l'offre de service est validée définitivement
8. L'offre de service dans son ensemble est envoyée à l'AOMD

Le mémoire technique décrit les objectifs stratégiques, les actions à déployer et les résultats escomptés pour chaque politique : organisation générale, politique du parc et de maintenance, politique RH (reprise du personnel, processus de recrutement, formation, management des équipes, des cotraitants et des sous-traitants/ subdélégataire), politique qualité de service (procédure et processus, indicateurs qualité, système de management de la qualité, mesures et dispositions pour assurer la continuité de service), politique environnementale (eau, déchet, énergie), politique commerciale / marketing / informations voyageurs.

Procédure de gestion de lacandidature

Objet et domaine d'application

➡ Gestion de la candidature - code des marchés et délégation de service public

Le dossier de réponse à un marché public comprend :

➡ la candidature, qui permet à l'acheteur d'évaluer l'aptitude du candidat à exercer son activité professionnelle et ses capacités économiques et financières,

Contenu

1. *L'opérateur doit fournir dans le dossier de candidature les pièces suivantes :*

➡ Déclaration sur l'honneur qui justifie que l'opérateur n'entre, dans aucun cas d'interdiction de soumissionner à un marché public

➡ Documents et renseignements qui permettent de vérifier son aptitude à exercer son activité professionnelle, ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles

➡ Indiquer s'il a recours à d'autres fournisseurs ou prestataires, voire la création d'un groupement momentanée d'entreprises solidaire ou caution (selon le cahier des charges)

Depuis le 1er avril 2019, le Dume peut remplacer les formulaires DC1, DC2, DC4.

À ce stade, il faut vérifier si les documents de la consultation ne requièrent pas une signature électronique. La mise en place de la signature électronique suppose un certain nombre de préalables. Les opérateurs doivent avoir acquis les certificats de signature. Surtout, les opérateurs doivent avoir préciser l'organisation interne de leur entité et désigné, en leur sein, les personnes qui seront habilitées à signer au nom de l'entité. Cette organisation nécessite un délai. Le certificat de signature électronique a une durée de validité limitée (2 ou 3 ans en général). S'il est périmé, la signature n'est pas valable.

À noter : le certificat de signature électronique est payant. Son obtention pouvant prendre plusieurs semaines, la demande doit être anticipée par rapport au délai de réponse indiqué dans l'avis de marché.

2. *Les opérateurs sont amenés à fournir des documents concernant la capacité économique et financière des candidats. Exemples :*

➡ Déclaration concernant le chiffre d'affaires du candidat (global ou uniquement celui du domaine d'activité qui fait l'objet du marché) des 3 derniers exercices au maximum

➡ Déclarations de banques ou preuve d'une assurance des risques professionnels

➡ Bilans (ou extraits de bilan) des 3 dernières années.

➡ Liste des travaux exécutés au cours des 5 dernières années

➡ Effectif moyen annuel pendant les 3 dernières années

➡ Indication des titres d'études et professionnels du candidat et/ou des cadres de l'entreprise

➡ Description de l'outillage dont le candidat disposera pour la réalisation du marché

➡ Mesures de gestion environnementale que le candidat appliquera lors de l'exécution du marché

Les documents susvisés étant souvent la seule interface avec l'acheteur, les opérateurs doivent y attacher une attention particulière et montrer qu'ils ont bien cerné les besoins spécifiés de l'AOMD.

Étape N°4

La négociation

La procédure vise à :

• préparer la phase de négociation.

Cette phase fera l'objet d'une lettre d'invitation de l'AOMD précisant les modalités d'organisation de celle-ci (durée, nombre approximatif de réunions, date limite pour la remise de la dernière offre, nombre de documents à fournir, modalités pratiques d'intervention).

Procédure de préparation de la phase de négociation

Objet et domaine d'application

Préparation de la phase de négociation - code des marchés et délégation de service public

La négociation ne doit en aucune manière s'écarter du cadre initial fixé par la collectivité dans le dossier de consultation.

Contenu

Dans un appel d'offres restreint, seuls les candidats présélectionnés sur la base de leurs capacités (chiffre d'affaires, moyens humains, etc.) sont invités à déposer une offre. Dans la procédure négociée, après la remise des offres, le pouvoir adjudicateur est amené à négocier les offres sur leurs dimensions techniques et/ou financières, avec un ou plusieurs candidats. Si la personne publique n'est pas en mesure de réunir seule les moyens techniques pour exprimer son besoin ou pour établir le montage juridique ou financier de son projet, elle peut avoir recours à une procédure dite de dialogue compétitif. Dans ce cas, elle sélectionne un certain nombre de candidats et procède à plusieurs phases de dialogue afin de mieux cerner ses besoins et les solutions techniques existantes avec eux avant de pouvoir lancer l'appel d'offres.

Dans le cadre d'une DSP, une première phase d'audition pourra permettre à chaque candidat de se présenter, d'expliquer son offre et de répondre à certaines questions relatives à sa proposition. Il s'agit ici pour la collectivité de demander confirmation de certains points contenus dans les offres, de détecter les anomalies dont elles seraient entachées en termes de :

• moyens humains sollicités ;
• bordereau de prix ;
• tarification du service aux usagers (paramètres ou indices qui déterminent leur évolution) ;
• renouvellement des équipements programmés ou non ;
• production périodique de comptes rendus d'exploitation ;
• niveaux de performance proposés ;
• moyens de communication affectés à la relation avec la clientèle ;
• gestion des crises ;
• respect de certaines exigences environnementales ;.....

De même, l'autorité responsable de la collectivité ne peut ouvrir à la négociation les éléments fondamentaux du contrat, relatifs notamment à sa durée. S'il s'agit de critères d'exécution du service, il est toutefois possible de permettre au candidat de proposer une variante dûment justifiée, dans le cadre des principes de présentation des variantes prévus dans le règlement de consultation des entreprises.

Procédure de préparation de la phase de négociation (suite)

Objet et domaine d'application

Plusieurs phases d'audition sont à prévoir et à l'issue de chacune, les candidats peuvent être évincés.

La clôture des négociations

Une réunion de clôture des négociations, dont l'obligation n'est pas légalement requise, pourra s'avérer nécessaire pour permettre à chacun des candidats choisis de présenter en même temps son offre finale, dans le respect du principe d'égalité de traitement des candidats. Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal de clôture, signé en fin de réunion et qui met un terme à la procédure de négociation. Aucune nouvelle négociation ne saurait légalement être engagée à la suite de cette clôture sans que soit respecté le principe d'égalité de traitement des candidats : si une réouverture des négociations devait être décidée, une lettre devrait être adressée en ce sens à chacun des candidats, laquelle fixerait la date finale des négociations. Une autre solution pourra être envisagée : la personne responsable de la passation du contrat de délégation de service public demandera, par courrier, aux candidats de remettre par écrit leur dernière proposition avant une date et une heure limites.

En synthèse la conduite des négociations exige de préparer les points suivants :

• Les principaux thèmes à aborder pendant la négociation (offre de services, tarification, organisation du délégataire, politique sociale, risque industriel et commercial, politique d'investissement, règles d'amortissement des biens, conditions de reprise des biens)
• Ultime meilleure offre
• Projet de convention

Étape N°5

La revue du pilotage du contrat ou convention d'exploitation

La procédure vise à :

- piloter le projet dès l'avis d'attribution du marché jusqu'au terme du contrat de transport
- mettre en mémoire tout le déroulement du contrat

Procédure de pilotage du contrat ou convention d'exploitation

Objet et domaine d'application

Préparation de la phase de pilotage du contrat - code des marchés et délégation de service public

Contenu

Le pilotage de projet d'une convention ou contrat d'exploitation, est un processus transversal au projet stratégique des opérateurs. Il s'étale sur toute la période de conception, de construction, de réalisation et de suivi du déploiement du projet. Les actions ci-après ont un séquencement et certaines, sont réalisées plusieurs fois au cours de la vie du contrat d'exploitation.

C'est notamment le cas de l'animation du comité de pilotage, du suivi des tableaux de bord.....

1. Mise en place d'un comité de pilotage opérationnel
2. Élaboration d'un plan qualité
3. Animation du comité de pilotage
4. Mise en œuvre de boucles de rétroaction
5. Planification du projet de contrat ou de convention d'exploitation
6. Suivi de la planification du projet de contrat ou de convention d'exploitation
7. Elaboration du tableau de bord de suivi projet de contrat ou de convention d'exploitation
8. Suivi du tableau de bord de suivi du projet de contrat ou de convention d'exploitation
9. Réalisation des revues du projet de contrat ou de convention d'exploitation
10. Réalisation du bilan des revues du projet de contrat ou de convention d'exploitation
11. Mise en mémoire du projet de contrat ou de convention d'exploitation

Au cours du contrat, il est primordial de contextualiser une démarche de diagnostic du territoire.

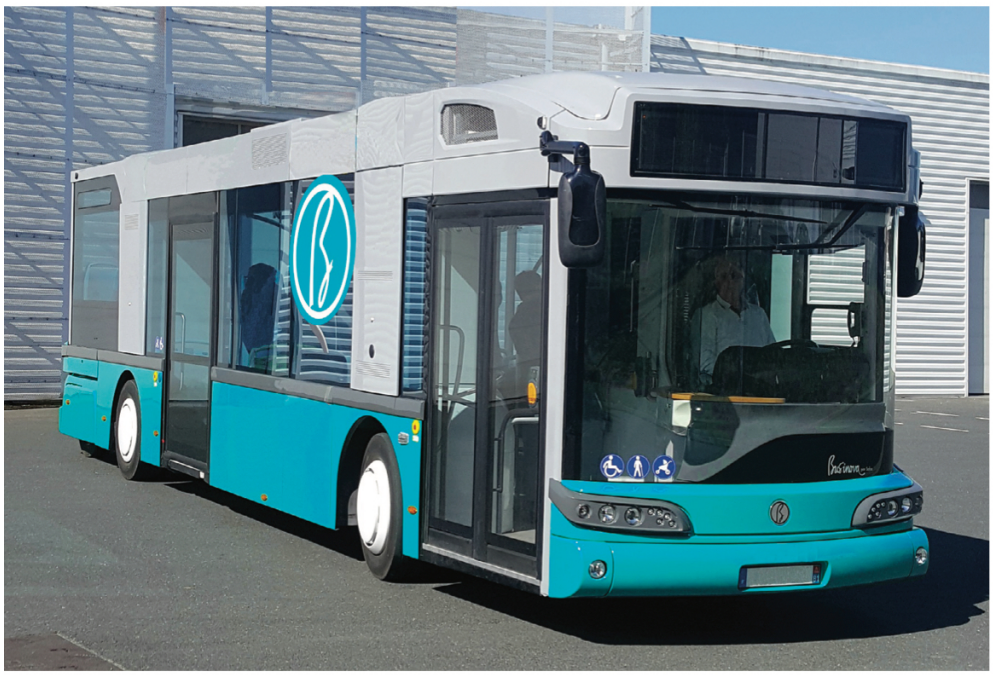
Il ne s'agit plus d'être un simple opérateur transport mais un opérateur de mobilités au cœur des enjeux de son territoire, de son bassin de vie .....

- Un diagnostic du territoire permet de mieux connaitre les tendances (le poids des communes, nombre d'habitants, implantations de nouvelles entreprises, le développement de zones d'activités...)
- La rencontre régulière avec les élus locaux et les parties prenantes (associations, commerçants...) est cruciale. En effet, dans le cadre de la loi LOM, un comité des partenaires sera créé par chaque AOM pour faire travailler ensemble tous les acteurs concernés par la mobilité. Il devra être consulté avant toute évaluation substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, sur la qualité des services et de l'information.

Le tableau du processus « Répondre aux avis d'appel à la concurrence AAC »

Objectifs	• Mettre en place une cellule d'appel d'offres • Gérer les avis d'appel public à la concurrence dans une logique de gestion et de management de projet • Assurer un suivi du projet sous assurance qualité
Entrants	❑ Avis de publicité ❑ Dossier de candidature ❑ Règlement de consultation ❑ Avis d'appel public à la concurrence ❑ Liste des pièces à fournir au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice ❑ Pré-cahier des charges
Management	❑ Président ❑ Comité de pilotage opérationnel
Moyens et mesures	❑ Nombre d'offres de service émises ❑ Chiffre d'affaires de l'année réalisé avec de nouveaux marchés ❑ Plan qualité et élaboration d'un tableau de bord avec des indicateurs de pilotage et de performance du projet ❑ Démarche de conduite de la négociation
Sortants	❑ Cahier des charges interne de l'offre de service ❑ BPU/DQE renseigné ❑ Mémoire technique / offre de prix ❑ Avis d'attribution ❑ Acte d'engagement ❑ Plan de qualité ❑ Convention d'exploitation ❑ Projet de convention ❑ Revues de projet ❑ Mise en mémoire de la réalisation de la construction et du déploiement de la convention

Lutte contre le CO2 : le n





Décarbonation des flottes de transport en commun : un alignement des planètes propice au développement de démarches ambitieuses.

Alors que les technologies propres atteignent des niveaux de maturité considérables, et que le développement durable prend une place de plus en plus prépondérante dans les revendications citoyennes, la décarbonation des flottes est plus que jamais une opportunité pour le transport en commun.

Que ce soit par des leviers législatifs ou financiers, les projets de décarbonation bénéficient d'un fort soutien au niveau national et européen. La loi française fixe des objectifs ambitieux pour les autobus et les autocars - pour les parcs importants, 50 % des renouvellements doivent s'orienter vers des modes de mobilité propres en 2020, 100 % en 2025. Les projets de décarbonation ont accès à toute une gamme d'aides et de programmes qui visent à accélérer leur déploiement. Les récentes annonces du Gouvernement traduisent un véritable engagement pour la décarbonation : 30 Mds€ seront consacrés à la transition écologique dont 11 milliards pour les transports et 2 milliards pour l'hydrogène vert.

L'arrivée à maturité des différentes technologies accélère la mise en place de ces projets. Les technologies de gaz naturel sont déjà matures et équipent une part de plus en plus importante de la flotte, en croissance d'environ 40 % sur les cinq dernières années.

On constate également un intérêt marqué pour l'hydrogène en raison de son fort potentiel : meilleure autonomie et temps de recharge équivalents au diesel. Les filières hydrogène se structurent, à l'instar du projet *Zero Emissions Valley* en Auvergne Rhône-Alpes. Par ailleurs,

noment est venu



ayant déjà fait l'objet de forts investissements, les technologies 100 % électriques sont déjà compétitives face au diesel. Pour un nombre de kilométrage raisonnable, environ 50 000 km par an, ces technologies améliorent le coût total de possession de plus de 10 % par rapport au diesel, principalement grâce aux bénéfices sur les coûts de maintenance et d'énergie.

Des budgets optimisables

Ainsi, alors que la crise sanitaire contraint le financement du transport en commun, les projets de décarbonation peuvent permettre d'optimiser les budgets d'exploitation et de maintenance. Et, le marché se structure pour proposer des solutions de financement





Sofia Serna Angel et Lionel Chapelet du Cabinet de conseil en stratégie PMP

> Les acteurs publics ont un rôle clé à jouer pour construire des dispositifs durables qui capitalisent sur les forces de chaque partie prenante et améliorent la qualité de service tout en optimisant les fonds publics.







sécurisant l'atteinte des objectifs d'amélioration de la performance : leasing de batteries, solutions clés en main de fourniture des matériels roulants et de construction, exploitation et maintenance des dépôts et infrastructures de recharge, ou encore, montages permettant de déconsolider les actifs.

Ces types de montages impliquent des changements profonds dans l'organisation de l'exploitation des réseaux de transport, et peuvent conduire à un transfert des risques – et donc des marges - des opérateurs de transport vers les constructeurs. De fait, les acteurs publics ont un rôle clé à jouer pour construire des dispositifs durables qui capitalisent sur les forces de chaque partie prenante et améliorent la qualité de service tout en optimisant les fonds publics. Dans un contexte de crise économique et sociale, ils ont également l'opportunité de se saisir de la décarbonation pour soutenir l'émergence de filières durables, génératrices d'emplois locaux, et contribuant à l'attractivité de leur territoire.

Maturité des technologies, solutions de financement, effets d'aubaine liés à un investissement public important... les acteurs publics ont désormais toutes les cartes en main pour réussir la décarbonation du transport en commun. ■

Tribune co-rédigée par Sofia Serna Angel et Lionel Chapelet du Cabinet de conseil en stratégie PMP


ÉLECTIONS
AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION SNCF
DU 4 AU 10 DÉCEMBRE 2020
SNCF
Avancées sociales
& développement de l'entreprise
Je Vote UNSA !
unsa
ferroviaire

La Drôme expérimente autonome en milieu rur





Une navette autonome circule depuis septembre 2020 entre Crest et Eurre, deux communes rurales de la Drôme. L'expérimentation durera quatre mois et demi et pourrait être dupliquée si elle s'avère concluante.

« *Une première européenne, voire mondiale* ». C'est ainsi qu'a été qualifiée Beti, la navette autonome qui circule depuis septembre 2020 dans ce secteur de la Drôme. Conçue par Navya et opérée par le groupe Bertolami, le petit véhicule 100 % électrique dessert sept stations. Son objectif : relier la gare SNCF de Crest à l'Ecosite de la communauté de communes du Val de Drôme. Une collectivité de 32 000 habitants qui a reconverti l'ancienne base TGV en zone d'activités de recherche, artistique et industrielle. « *Celle-ci regroupe 93 entreprises qui font travailler 530 personnes* », indique Jean Serret, le président de la communauté de communes. « *Or jusqu'à présent, ce site n'était pas desservi par les transports publics* ». D'où l'idée de mettre en service une navette autonome dotée d'une capacité de transport de 10 places. « *C'est une innovation technologique en ce sens où Beti circule sur une section où il n'y a pas de repères fixes que ses capteurs peuvent identifier* », précise Benjamin Beaudet, directeur général du groupe Bertolami, en charge du développement et de l'innovation Voyages et Autocars.

une navette
al



> *La Région se doit de donner aux habitants de tous ses territoires des transports en commun performants. Cette navette est le signe qu'il ne doit pas y avoir de différence entre territoires ruraux et urbains.*
>
> Laurent Wauquiez, président de cette région

Traversée d'un « tunnel » végétal

Sur le parcours de 5 km, une section de 1,5 km traverse un « tunnel » végétal bordé d'arbres et de champs. Aussi les porteurs de ce projet ont fait appel à Eurovia pour installer des panneaux tous les 50 mètres et matérialiser un marquage au sol. « *Nous avons inventé la mobilité autonome frugale* », note Sébastien Bodé, directeur délégué d'Eurovia. « *C'est un véritable défi technologique car notre objectif est de réduire le nombre de panneaux pour être en condition réelle de trafic* ». En attendant, Beti se déplace à une vitesse de 13 à 14 km/h, mais Benjamin Beaudet affirme, « *qu'elle circulera à 25 km/h d'ici la fin de l'expérimentation prévue dans quatre mois et demi* ». Autrement dit, fin janvier 2021. Doté d'une autonomie de 10 h, le véhicule autonome dessert des quartiers d'habitat collectif, des zones commerciales, établissements scolaires et des secteurs industriels. Soit un potentiel de fréquentation de 30 à 40 personnes par jour. « *Beti rencontre sur son parcours 20 difficultés routières (passages piétons, croisements, ronds-points) gérées par l'intelligence artificielle* ». Ce projet, dont le coût d'exploitation s'élève à 280 000 € a été principalement financé par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui a investi 220 000 €. « *La Région se doit de donner aux habitants de tous ses territoires des transports en commun performants. Cette navette est le signe qu'il ne doit pas y avoir de différence entre territoires ruraux et urbains* », a indiqué Laurent Wauquiez, président de cette région, présent lors de l'inauguration de Beti organisée le 26 août 2020. « *Nous voulons une ruralité durable dans laquelle nous voulons développer les services publics* ».

Bientôt des TER à hydrogène ?

Pour sa part la communauté de communes Val de Drôme voit dans cette innovation une solution aux problématiques de mobilité, fortement exprimées par les Gilets Jaunes. « *Cette navette est un chaînon supplémentaire qui prend sa place aux côtés des trains, cars et vélos* », indique Jean Serret. « *Beti va nous faire faire un bond en avant. Nous sommes persuadés que cette expérimentation sera une réussite* ». Au point que l'élu envisage de dupliquer ce type de services dans plusieurs autres secteurs du territoire. Et pour aller encore plus dans la transition écologique, trois communautés de communes (du Diois, Val de Drôme, Pays de Saillans) et la ville de Crest se sont portées candidates auprès du ministère de l'Environnement pour expérimenter un TER à hydrogène sur la ligne reliant Valence à Gap. « *Je veux que la région Auvergne-Rhône-Alpes soit la première à faire circuler un train de ce type* », a affirmé Laurent Wauquiez. ■

Christine Cabiron

Volvo fait ses gammes autour du nouveau 9700



Bien que récompensé par la presse, et apprécié à l'étranger, le duo des nouveaux Volvo 9700 et 9900 peine à se faire une place en France. Volvo Buses France compte y remédier en déclinant la gamme avec des définitions répondant à des usages bien précis. Avec en prime quelques subtils changements esthétiques annoncés lors du salon Autocar Expo.

Auréolés de titres tels que le Red Dot Design Award ou du Sustainable Bus Award 2019 et dotés d'un style spectaculaire pour le 9900, le duo des nouveaux autocars longue distance de Volvo Buses éprouve quelques difficultés à « faire de la conquête » en France, l'essentiel de la clientèle étant déjà fidèle à Volvo. Le Volvo 9900 est un authentique autocar de grand-tourisme et ne fera pas l'objet de cette présentation, mais le lecteur pourra consulter *Mobilités Magazine Autocar* n°10 de juillet-août 2020 et y découvrir quelques impressions de conduite. D'ailleurs, les principales évolutions révélées à Autocar Expo concernent le Volvo 9700 en finition Superior. Ainsi il tend à se rapprocher du 9900 par ses baguettes en aluminium sur le flancs et à l'arrière, ses liseuses et éclairage d'ambiance, ses habillages de planche de bord. Pour le moment, aucun changement dans l'interface conducteur n'est signalée, l'architecture électronique des camions Volvo FH 4ème génération n'est pas encore de mise sur les autocars de la marque. Mais cela n'est qu'une question

de mois et cela n'a aucun impact sur les fonctions additionnelles telles que le programmateur de vitesse à bases de données Volvo I-See ou la disponibilité du programmateur de vitesse adaptatif ACC, tous deux disponibles en option sur le 9700. L'objectif de Volvo Buses France est de mieux distinguer les deux finitions du Volvo 9700 car celui-ci connaît quelques évolutions de carrosserie qui vont en élargir les domaines d'application. Bien que non officiellement baptisée ainsi, une version dite TER en interne est disponible depuis cette année. Le principal changement concerne la porte médiane et l'intégration dans l'emmarchement d'un élévateur Dhollandia.

En cabine, l'espace UFR se reconnaît à l'absence d'estrade (mais une estrade déposable est disponible), au montage de deux sièges sur strapontins et d'une banquette repliable.

Si l'assise basse des strapontins surprend, elle offre paradoxalement deux avantages : on profite davantage de la luminosité des baies vitrées, et on bénéficie d'un espace aux jambes accru, un peu comme les places situées à droite des issues de secours dans les avions de ligne.

L'alternative avec élévateur UFR est la version que l'on pourrait considérer comme SLO : une troisième porte dédiée est prévue sur le flanc droit. Deux rangées de sièges sont sur rails avec attaches rapides. Pour ne pas pénaliser les voyageurs à ces places, les prises 220V et USB optionnelles (isolément ou en options groupées) sont ici montées à côté des liseuses. Cet aménagement UFR est compatible avec les toilettes. Autre nouveauté : la possibilité d'opter, pour la sellerie dite « niveau 2 », d'avoir des têtières



Fiche Technique

Volvo 9700

Longueurs	12,4 m (4x2)/ 13,1 m (4x2) / 13,99 m (6x2) / 14,955 m (6x2)
Largeur	2,55 m
Largeur	3,65 m (avec climatisation de toit)
Empattement	N.C / 6,78 m/ 6,86 m / N.C
Essieux	2 à 3 (pour silhouettes 6x2) : 1,4 m / N.C
Porte-à-faux	2,895 m à l'AV ; de 2,84 m à 3,42 m à l'AR
Tare	N.C / 14,84 t / N.C / N.C
PTAC	19,5 t/ 19,5 t / 26,5 t / 26,5 t
PTRA	22,5 t / 22,5 t / 29,5 t / 29,5 t
Moteur	Volvo D11K, 4 temps, 6 cylindres en ligne, Diesel suralimenté avec échangeur de température d'air de suralimentation. Refroidissement liquide. 10 836 cm³ de cylindrée, injection par rampe commune haute pression. Dépollution norme Euro VI-d avec EGR + SCR et filtre à particules. Puissances de 380 ch, 430 ou 460 ch entre 1700 et 1950 tr/mn et couples de 1800, 2050 ou 2200 Nm entre 1000 et 1400 tr/mn suivant configuration.
Transmission	Série robotisée Volvo I-Shift AT2412F 12 démultiplications et embrayage piloté mono-disque à sec. Ralentisseur secondaire hydraulique Voith VR3520 intégré.
Freinage	Freins à disques AV et AR, double circuit électro-pneumatique EBS. Anti-enrayage ABS, dispositif ASR. Freinage d'urgence automatique CWEB et ESP en série.
Liaisons au sol	Essieu avant à roues indépendantes Volvo IFS avec barres stabilisatrice. Direction assistée électro-hydraulique Volvo Dynamic Steering (option sur Volvo 9700). Pont arrière rigide Volvo RS1228C à simple réduction. Rapport de pont 2,64 : 1 . Suspension pneumatique intégrale à pilotage électronique, relevage et agenouillement au tableau de bord. Abaissement automatique en fonction de la vitesse à partir de 80 km/h.
Pneumatiques Capacités	295/80 R 22,5Michelin X Coach (série) 315/80 R 22,5 (option) De 49+1+1 (avec WC et élévateur) 65+1+1 suivant longueurs, implantations et modèles de sièges. Soutes : de 10 m³ (9700 type SLO 4x2 de 13,1 m de long avec WC et élévateur) à 11 m³ (9700 type « TER » 4x2 de 13,1 m avec élévateur dans emmarchement, sans WC). 12 m³ en 6x2 13,99 m de long (avec WC). 13,1 m³ sur 6x2 15 m (avec WC). Gazole : 600 litres. AdBlue : 64 litres







1 Les porte-bagages ouverts intègrent une main courante. Cela distingue un Volvo 9700 du 9900.

2 Le boîtier RIBAS est monté en série, mais le suivi télématique à distance est optionnel.

3 L'aménagement 3ème porte UFR comprend des sièges sur rails à dépose rapide.

4 L'aménagement type SLO avec les sièges "niveau 3" plus épais. Il peuvent en option avoir des tétières rehaussables.

5 Le joystic de la boîte Volvo I-Shift robotisée est intégré au siège conducteur. Un bouton +/- permet d'appeler les rapports sans quitter le mode Auto, très astucieux. Par contre il faut bien penser à revenir manuellement en Neutre lors des phases d'arrêt ou d'attente pour préserver le mécanisme d'embrayage.

6 Soutes traversantes, sans entretoises radiales du Volvo 9700.

7 L'élévateur Dhollandia est astucieusement intégré à l'emmarchement sur la version dite "TER".











réglables. Un bon compromis entre l'encombrement et le confort. Seule, la sellerie de base « niveau 1 » ne peux bénéficier de cette option. Dans tous les cas, les deux définitions avec élévateur UFR sont disponibles sur les 4 longueurs du Volvo 9700 nouvelle génération, à savoir 12,4 m en silhouette 4x2 ; 13,1 m en 6x2 et 13,9 m en 6x2. La nouveauté de 2020 ayant été l'introduction de la variante 6x2 de 15 m. Les versions de 13,1 m et 15 m se distinguant par la possibilité d'obtenir une porte et des toilettes dans le porte-à-faux arrière. L'intérêt de cette configuration étant dans l'optimisation des volumes de soutes. Une seule motorisation, partagée avec le Volvo 9900 est au programme : le moteur D11K de 10,8 litres bien connu chez Volvo Trucks et Renault Trucks réglé à 430 ch (pour 2050Nm de couple) ou 460 ch (pour 2200Nm de couple), le tout exclusivement associé à la transmission robotisée maison Volvo I-Shift à 12 démultiplications. En entrée de gamme, la version de 380ch et 1800Nm de couple demeure au catalogue. On sait par ailleurs que le groupe étudie la possibilité de monter le moteur D13K dans ses autocars. Mais cela pose des questions de répartition de charges, car la différence entre les deux motorisations à ce chapitre est sensible (entre 100 et 150 kg d'écart). Les équipes Volvo Buses France espèrent également que Renault Trucks obtiendra la reconnaissance Crit'Air 1 pour les moteurs Diesel fonctionnant exclusivement au B100, un précédent qui constituerait une belle opportunité pour la marque sachant que la prédisposition B100 est disponible en option sur le moteur D11K (et en série sur le D8K). Affaire à suivre...



8 La calandre AV est en trois partie, c'est bien. Dommage qu'elle se relève vers le haut, gênant l'accès à la roue de secours ou au radar d'ACC.

9 Sur les nouveaux millésimes du Volvo 9700 la caméra AR a été placée plus bas ce qui en facilite le nettoyage.







Texte et photos :
Jean-Philippe Pastre

AUTOCAR EXPO

7e édition

LYON • Parc des expositions

14 • 16 octobre 2020

www.autocar-expo.com

AVEZ-VOUS VOTRE BADGE ?
IL EST ENCORE TEMPS DE VOUS INSCRIRE !

Salon national pour la promotion du tourisme et de la mobilité en Autocar

En partenariat avec la FNTV

fntv
fédération nationale des transports de voyageurs

AUTOCAR EXPO

Contact commercial : commercial@autocar-expo.com • 01 42 31 22 20

Un événement organisé à l'initiative de dix marques d'autocars

FCC · ISUZU BUS · IVECO BUS · NEOPLAN · SETRA · dcg Dietrich Carrosserie · VANHOOL · VOLVO BUS FRANCE

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

AVIS DE CONCESSION

SECTION I : POUVOIR ADJUDICATEUR/ENTITÉ ADJUDICATRICE

I.1) NOM ET ADRESSES

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NORD GRANDE TERRE,
2, Lot Vallée de Roujol, Point(s) de contact : Monsieur le Président, Jean BARDAIL, 97131, PETIT-CANAL, F, Téléphone : (+59)0 5 90 48 77 80, Courriel : marches@cangt-guadeloupe.fr, Code NUTS : FRY10

Adresse(s) internet :
Adresse principale : http://www.marches-securises.fr
Adresse du profil acheteur : http://www.marches-securises.fr

I.2) COMMUNICATION

Les documents du marché sont disponibles gratuitement en accès direct non restreint et complet, à l'adresse : https://www.marches-securises.fr
Adresse à laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues :
le ou les point(s) de contact susmentionné(s)
Les candidatures ou, le cas échéant, les offres doivent être envoyées :
par voie électronique à l'adresse : https://www.marches-securises.fr

I.3) TYPE DE POUVOIR ADJUDICATEUR

Organisme de droit public

I.4) ACTIVITÉ PRINCIPALE

Services de chemin de fer urbain, de tramway, de trolleybus ou d'autobus

Section II : OBJET

II.1) ÉTENDUE DU MARCHÉ

II.1.1) Intitulé : Intitulé : Exploitation d'un service régulier de transport urbain terrestre de voyageurs
Numéro de référence : 2020/CANGT/DTM/013

II.1.2) Code CPV principal :
Descripteur principal : 60112000

II.1.3 Type de marché
Services

II.1.4) Description succincte : La concession objet du présent avis conduira à la conclusion d'un contrat de concession de service public. La concession a pour objet de confier à titre exclusif et principal et aux risques et périls du concessionnaire l'exploitation du service public de transport urbain de voyageurs sur le territoire de la Communauté d'agglomération Nord Grande Terre (CANGT)

II.1.5) Valeur totale estimée :
Valeur hors TVA : 12 100 000 euros

II.1.6) Information sur les lots :
Ce marché est divisé en lots : non
Mots descripteurs : Transport

II.2) DESCRIPTION

II.2.1) Intitulé :
Lot nº :

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)
Code CPV principal : 60112000
Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution
Code NUTS : FRY10
Lieu principal d'exécution : Territoire de la CANGT

II.2.4) Description des prestations : La concession objet du présent avis conduira à la conclusion d'un contrat de concession de service public. La concession a pour objet de confier à titre exclusif et principal et aux risques et périls du concessionnaire l'exploitation du service public de transport urbain de voyageurs sur le territoire de la Communauté d'agglomération Nord Grande Terre (CANGT)

II.2.5) Critères d'attribution
La concession est attribuée sur la base des critères énoncés dans les documents du marché

II.2.6) Valeur estimée
Valeur hors TVA : 12 100 000 euros

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

AVIS DE CONCESSION

II.2.7) Durée de la concession
Début : 1.e.r juin 2021 - Fin : 31 mai 2028
II.2.8) Information sur les fonds de l'Union européenne
Le marché s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non

II.2.9) Informations complémentaires :
Mots descripteurs : Transport

SECTION III : RENSEIGNEMENTS D'ORDRE JURIDIQUE, ÉCONOMIQUE, FINANCIER ET TECHNIQUE

III.1) CONDITIONS DE PARTICIPATION

III.1.1) Capacité économique et financière
Critères de sélection tels que mentionnés dans les documents de la consultation

III.1.2) Capacité technique et professionnelle
Critères de sélection tels que mentionnés dans les documents de la consultation

III.2) Conditions liées à la concession

III.2.1) Information relative à la profession
La prestation est réservée à une profession déterminée. Références des dispositions législatives, réglementaires ou administratives applicables : Prestation réservée à la profession de transporteur public routier prévue par le code des transports (notamment les articles L. 3113-1 et suivants et R.3113-1 et suivants), le règlement communautaire N°1071/2009 ou toute législation ou règlementation étrangère équivalente.

III.2.2) Conditions d'exécution de la concession :
Les conditions d'exécutions sont indiquées les documents du marchés

III.2.3) Marché éligible au MPS
La transmission et la vérification des documents de candidatures peut être effectuée par le dispositif Marché public simplifié sur présentation du numéro de SIRET : NON

SECTION IV : PROCÉDURE

IV.1) DESCRIPTION

IV.1.1) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP)
Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics : Non

IV.2) RENSEIGNEMENTS D'ORDRE ADMINISTRATIF

IV.2.1) Date limite de remise des candidatures ou de réception des offres
30 novembre 2020 - 12:00
IV.2.2) Langue(s) pouvant être utilisée(s) dans l'offre ou la demande de participation :
français

SECTION V : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

V.1) RENOUVELLEMENT
Il ne s'agit pas d'un marché renouvelable

V.2) INFORMATIONS SUR LES ÉCHANGES ÉLECTRONIQUES
La commande en ligne sera utilisée
La facturation en ligne sera acceptée
Le paiement en ligne sera utilisé

V.3) INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
Les candidatures seront sélectionnées par référence aux critères suivants :
- l'Aptitude à exercer l'activité professionnelle
- la capacité économique et financière
- la capacité technique et professionnelle
- l'Aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public
- le respect de l'obligation d'emploi des personnes handicapées au regard des copies des certificats fiscaux et sociaux et de la déclaration sur l'honneur. Les candidatures contenant les pièces visées à la section 3 seront déposées exclusivement par voie dématérialisée sur le profil acheteur de la CANGT à l'adresse :

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

https://marches-securises.fr Pour tout renseignement, il est demandé d'utiliser la messagerie du profil acheteur sus indiquée. Les candidats sont informés qu'ils pourront proposer une offre de base et des variantes concernent la qualité du service et l'offre de transport dans les conditions prévues au règlement de consultation au projet de Contrat

V.4) PROCÉDURES DE RECOURS

V.4.1) Instance chargée des procédures de recours :
Tribunal administratif de Guadeloupe, 6, rue Victor Hugues, 97100, BASSE-TERRE, F, Téléphone : (+590) 590 81 45 38, Courriel : greffe.ta-basse-terre@juradm.fr, Adresse Internet : http://www.guadeloupe.tribunal-administratif.fr

V.4.2) Organe chargé des procédures de médiation :
Tribunal administratif de Guadeloupe, 6, rue Victor Hugues, 97100, BASSE-TERRE, F, Téléphone : (+590) 590 81 45 38, Courriel : greffe.ta-basse-terre@juradm.fr, Adresse internet : http://www.guadeloupe.tribunal-administratif.fr

V.4.3) Introduction de recours :
Précisions concernant les délais d'introduction de recours : Référé précontractuel avant la signature du contrat (délai minimal de onze jours entre la notification du rejet de l'offre et la signature du contrat), recours de plein contentieux et référés suspension contre le contrat dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité quant à la date de signature du contrat et les modalités de sa consultation.

V.4.4) Service auprès duquel des renseignements
peuvent être obtenus sur l'introduction de recours :
Tribunal administratif de Guadeloupe, 6, rue Victor Hugues, 97100, BASSE-TERRE, F, Téléphone : (+590) 590 81 45 38, Courriel : greffe.ta-basse-terre@juradm.fr, Adresse internet : http://www.guadeloupe.tribunal-administratif.fr

V.5) DATE D'ENVOI DU PRÉSENT AVIS

24 septembre 2020

APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES-APPEL D'OFFRES

Territo U Scolaire

www.otokareurope.com



Nouveau Territo U, un véhicule entièrement repensé pour vos dessertes scolaires !



À DÉCOUVRIR EN AVANT-PREMIÈRE
SUR NOTRE STAND A30
AUTOCAR EXPO
DU 14 AU 16 OCTOBRE 2020

- Grande manoeuvrabilité
- Ratio longueur / capacité passagers optimal
- Nouveau design aux lignes dynamiques

12,20 m et 13 m

Jusqu'à **63** places assises

AIRDDM

Koç

Suivez-nous sur

Otokar