MOBILITÉS magazine
N° 47
Avril 2021
ISSN 2552-2094

LOI LOM

Communautés de communes : nouvelles AOM locales ?

Les communautés de communes (CC) ont procédé au mois de mars 2021 à un arbitrage complexe. Elles ont dû choisir de se doter ou non de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale. En quoi cette évolution modifie-t-elle le paysage français ?

CONCURRENCE FERROVIAIRE

Railcoop, une autre vision du rail

2020

Les groupes ont limité la casse

CREALIS GAZ NATUREL
UN NOUVEAU STYLE DE VILLE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

• Une solution de mobilité urbaine respectueuse de l'environnement grâce à la motorisation Natural Power au gaz naturel, compatible biométhane.

DESIGN

• Un design distinctif avec des finitions haut de gamme et un intérieur exclusif.

EFFICACITÉ

• Une mobilité exceptionnelle pour un déploiement rapide à coût réduit.

VALEUR AJOUTÉE

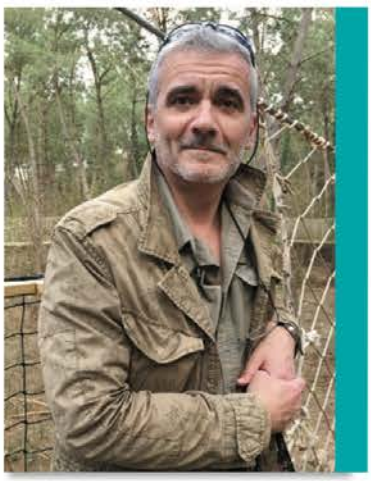
• Pionnier et leader du secteur du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la solution parfaite pour dynamiser votre ville.

IVECO BUS

Votre partenaire pour un transport durable

Et pendant ce temps...

La France est quasiment à l'arrêt, pendue chaque jeudi à l'annonce d'un futur confinement « *territorialisé* », ou attendant de connaître le contenu de la énième version de l'attestation. Les collectivités font leurs comptes, espérant pouvoir assumer au mieux demain les compétences qui sont de leur ressort. Quant aux entreprises, elles s'interrogent dans leur grande majorité sur la capacité qu'elles auront à survivre encore longtemps à l'atonie générale qui a gagné le pays, et plus largement, une bonne partie de l'Europe occidentale. Dans ce paysage qui n'annonce pas que des lendemains qui chantent (ou « *des jours heureux* », c'est selon), forts d'un moral d'airain, certain.e.s* politiques continuent toutefois à dérouler sans faillir les stratégies qu'il.elle.s jugent essentielles en ces heures sombres que nous vivons. Il en est ainsi des maires écologistes de Lyon et Rennes, qui ont annoncé leur ferme intention de tester dès cette année des budgets dit genrés ! On les croyait simplement préoccupé.ée.s de la préservation de l'environnement, et nous les découvrons bien installé.ée.s au cœur de la fameuse intersectionnalité des luttes qui fait tant de ravages sur les campus outre-Atlantique. Nonobstant l'oubli du concept même de citoyen.ne.s au profit d'un tronçonnage permanent de la population en de multiples groupes présentés comme antagonistes, on peut s'interroger sur la finalité d'un tel concept, notamment en matière de transport collectif. Car une fois posé ce principe (un euro dépensé doit profiter autant aux hommes qu'aux femmes), qu'en est-il vraiment en termes pratiques ? Hypothèse : les femmes préfèrent, pour leurs déplacements, utiliser la voiture (plus sûre) plutôt que les transports en commun, majoritairement peuplés de harceleur.euse.s (pour ne pas dire plus) potentiel.elle.s. Ces élu.e.s baisseront-ils les dotations destinées aux seconds pour réinvestir dans le développement de la première ? Pas sûr. Naturellement, la solution qui viendra alors à l'esprit – pour sauver la planète et la face – sera de recourir à la discrimination (positive bien sûr) et de réserver des wagons de métro aux femmes. Viendra ensuite le développement des « safe-spaces » pour les grand.e.s, les petit.e.s, les blond.e.s, les brun.ne.s, les roux.sse.s, etc. Autant de groupuscules potentiels qui ne manqueront pas, à termes, de revendiquer leur juste différence et... leurs droits ! Et j'en passe et des meilleur.e.s. Pas sûr qu'avec ce genre de raisonnement, nous puissions longtemps resté.e.s sain.e.s d'esprit...

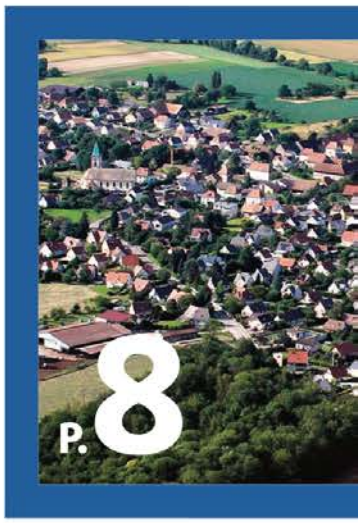


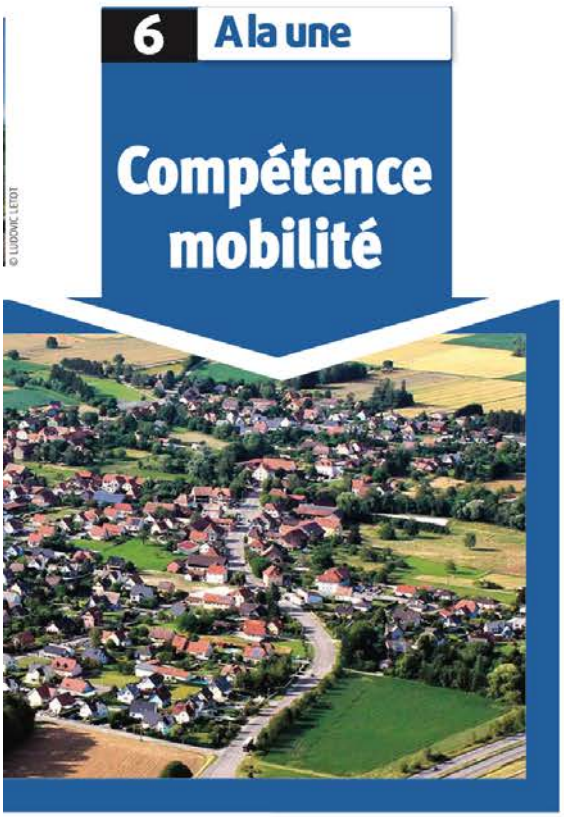
* Tradition française du 1er avril oblige, cet éditorial a volontairement été commis dans une langue étrangère.

PIERRE COSSARD / Directeur de la rédaction

Sommaire

© JULIO PELAEZ





6 A la une

P. 8 **LOM** - Communautés de communes : nouvelles AOM locales ?

14 Politiques & institutions

P. 14 **Tribune** - Electriser sa flotte : les 10 points de contrôle pour bien se lancer

P. 16 **Ferroviaire** - Ces petites lignes pas comme les autres

P. 24 **Interview** - Dominique Guerrée, président de Railcoop

28 Opérateurs & réseaux

P. 28 **Crise sanitaire** - Les groupes de transport public ont limité la casse en 2020

P. 32 **Evolution** - Thionville confie ses transports publics à un opérateur privé

36 Technologies & innovations

P. 36 **Industrie** - Après un an de pandémie, comment se porte le marché ?

P. 40 **Transition** - Greenmot se lance sur le rétrofit

Retrouvez toute l'actualité sur www.mobilitesmagazine.com

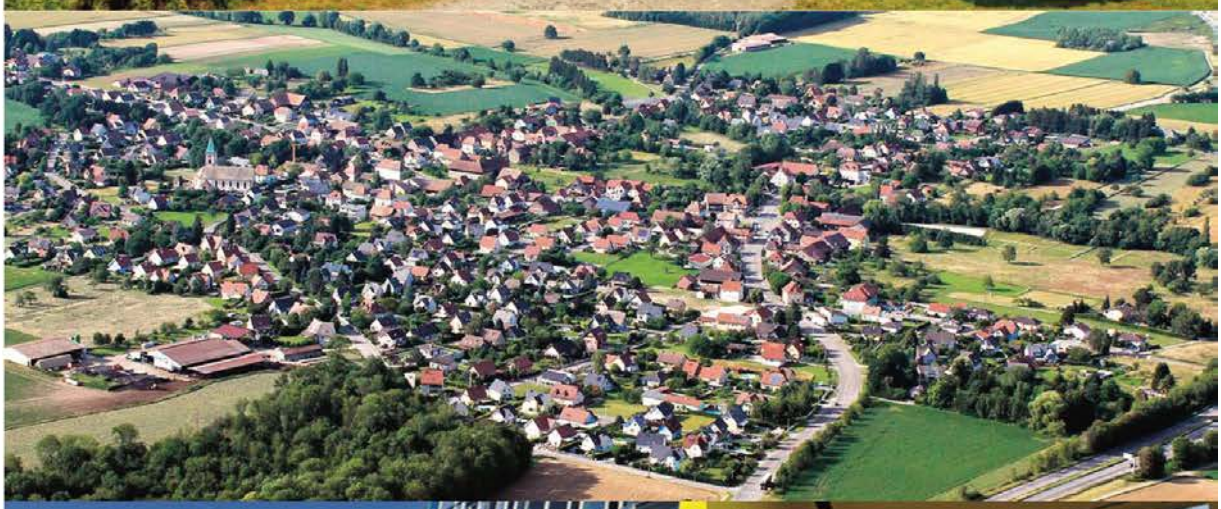
MOBILITÉS magazine

N°47 - Avril 2021
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
Contact rédaction : mobilites.mag@gmail.com

Ont collaboré à ce numéro : Jean-François Bélanger ; Christine Cabiron ; Claude Cibille ; Michel Chlastacz ; Hubert Heulot ; Arnaud Marchal ; en collaboration avec Alexandre Ibka
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 : 17 rue de l'Encensement
ZA de l'Encensement
88200 Saint-Nabord
Tel. : 03 29 69 15 00 - contact@deklic.fr
Numéro de CPPAP : 0221193309
ISSN : 2552-2094 - Dépôt légal à parution

Copyright TG Press 2017
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
Ce produit est certifié PEFC 10-31-3527
IMPRIM'VERT



T2 TERRASSE

Communautés de communes : nouvelles AOM locales ?

Les communautés de communes (CC) ont procédé au mois de mars 2021 à un arbitrage complexe. Elles ont dû choisir de se doter ou non de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale. En quoi cette évolution modifie-t-elle le paysage français ?

Si les communautés de communes pouvaient, avant l'entrée en vigueur de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, la loi les invitait à statuer définitivement avant le 31 mars pour un exercice effectif au 1er juillet 2021. Cette prise de compétence devait s'effectuer selon la procédure de droit commun réunissant les critères suivants :

- le vote de délibérations concordantes par les communautés et leurs communes membres ;
- une règle de majorité qualifiée pour acter le transfert de la compétence "mobilité" à l'EPCI ;
- un positionnement des communes entériné par délibération des conseils municipaux dans un délai maximal de trois mois après la délibération de la communauté.

En cas d'absence de vote par un conseil municipal, l'avis de la commune concernée était réputé favorable. Quelques 900 communautés de communes, sur les 1001 que compte la France à ce jour, ont dû se positionner pour la prise de compétence Mobilité. *(schéma ci-dessous)*

Ultérieurement, les communautés de communes qui ne se seraient pas dotées de la compétence Mobilité, auront néanmoins l'opportunité de la récupérer, si elles fusionnent avec d'autres communautés de communes, ou créent, ou adhèrent à un syndicat mixte ayant le statut d'AOM. Le retour de compétence de la région vers les communautés interviendrait ainsi dans un délai de 18 mois à compter de ces faits générateurs, mais n'impliquerait pas obligatoirement la reprise des lignes régionales dans leur ressort territorial.

31 mars 2021
- Date limite de déliberation pour les CC qui souhaitent prendre la competence "mobilité"
- CC délibère pour devenir AOM

31 juin 2021
- Date limite des communes membres pour se prononcer sur ce transfert de compétence
- Les conditions de majorité sont réunies

1er juillet 2021
- La CC devient AOM

Si la CC ne délibère pas pour devenir AOM au 31 mars 2021

OU

si au 30 juin 2021 les conditions ne sont pas réunies alors

Les Régions deviennent AOM par substitution sur le territoire des CC qui ne sont pas devenues AOM

Des AOM de second rang

Les communautés de communes peuvent avoir le statut d'AOM de second rang, sans pour autant se doter de la compétence AOM. Elles peuvent ainsi avoir intérêt à exercer, sur leur ressort territorial et pour le compte de la région, des compétences d'organisation de la mobilité que celle-ci leur aurait déléguées. Ces communautés de communes pourront donc continuer d'organiser, par délégation de la région qui sera l'AOM compétente sur leur ressort territorial, toute attribution, ainsi que tout ou partie d'un ou plusieurs services de mobilité, y compris ceux mis en place avant le 31 mars 2021.

La compétence mobilité peut s'exercer à la carte

Si la communauté de commune délibère pour devenir AOM au cœur des territoires ruraux, la compétence mobilité portée par certaines communautés de communes deviendra de plus en plus solidaire.

Par ailleurs, la compétence mobilité est définie par le code des transports comme la capacité d'organiser six catégories de services, à savoir :

- services réguliers de transport public de personnes ;
- services de transport scolaire ;
- services à la demande de transport public de personnes ;
- services relatifs aux mobilités actives : marche à pied, vélo (ou contribution à leur développement) ;
- services relatifs aux usages partagés (co-voiturage...) des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- services de mobilité solidaire (services de transport organisés par des CCAS –centre communal d'action sociale–, soit par un acteur privé comme un garage solidaire ou une association qui met en place du transport d'utilité sociale...).

En revanche, il n'y a pas d'obligation de mettre en place un transport collectif.

Le transport scolaire n'est pas obligatoire

Si une communauté de communes décide de conserver la compétence mobilité et de ne pas la transférer à la région, cela ne l'oblige pas à opérer à la place de la région des services tels que le transport scolaire.

En revanche, si la communauté de communes devenue AOM, demande à se voir transférer les services régionaux organisés sur son territoire, elle ne peut pas choisir seulement tel ou tel service, la reprise se fait pour *"tous les services effectués par la région"*, il s'agit donc d'une reprise *"en bloc"*.

Pour mettre en œuvre cette compétence "mobilité", la communauté de commune en tant que AOM dispose d'une ressource fiscale dédiée, le Versement Mobilité. La loi d'orientation des mobilités renomme le "versement transport" (VT) en "versement mobilité" (VM), terminologie cohérente avec la compétence d'organisation de la mobilité.

L'affectation du versement mobilité est clarifiée, de sorte que le verse ment mobilité puisse financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'AOM.

L'instauration du versement mobilité est conditionnée par l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes par l'AOM. Ainsi, la communauté de communes ne pourra prélever du verse-

De l'art du financement

Dans le contexte actuel de crise sanitaire et économique, les communautés de communes qui auront pris la compétence d'organisation de la mobilité devront être capables de conduire des actions pour faciliter le déploiement spatial des mobilités actives et partagées sur leur territoire. La planification spatiale (SCOT, PLUI*) et la maîtrise du domaine public de voirie sont des leviers primordiaux pour assurer ce déploiement. La question du financement des missions d'organisation de la mobilité repose essentiellement sur le versement mobilité. La mise en place de cette source de financement unique assise sur la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 11 salariés, semble cependant plus que limitée pour faire face aux enjeux d'aujourd'hui. Il existe toutefois de nombreuses subventions publiques destinées à mettre en œuvre des politiques de mobilités. La recherche de fonds européens, voire les dotations** (par exemple la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) et fonds de soutien à l'investissement en faveur des territoires peuvent aider à financer des équipements et des infrastructures.

L'instauration par la loi LOM d'un comité de partenaires comme instance de gouvernance locale de la mobilité (regroupant des financeurs, des employeurs et des usagers) sera essentielle pour mener à bien des projets ou solutions de financement complémentaires. Ce comité est consulté par chaque AOM et AOMr (régionale) au moins une fois par an, avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information. L'AOM consulte également le comité des partenaires sur l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité.

La nécessaire création d'une ressource dédiée à la compétence mobilité à l'échelle des bassins de vie demandée par les élus, aurait dû être l'une des priorités dans le dialogue Région-Intercommunalité. Quid du rôle de l'Etat et des décrets d'application en cours ? L'Etat sera-t-il force de proposition, impulsera-t-il une dynamique "sociale et solidaire" à la hauteur des solutions de mobilité déjà mobilisées par les communautés de communes sur le terrain, et des projets des nouvelles AOM locales volontaires et ambitieuses ? **CC**

* SCOT : schéma de cohésion territoriale
PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

** Circulaire du 14 janvier 2020 du Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

ment mobilité si elle organise une ligne de transport à la demande sans organiser également une ligne régulière...

Les territoires ruraux : des enjeux aux attentes

Les enjeux de mobilité ne concernent pas seulement les grandes agglomérations et la mise en place de transports en commun.

Aujourd'hui, environ 80 % du territoire français représentant 19 millions de personnes n'est pas couvert par une autorité de proximité assurant la mise en place effective de solutions de mobilité. Il importe, notamment dans les territoires ruraux, de construire en lien avec les acteurs du territoire, des solutions de mobilité adaptées aux besoins des citoyens. Les territoires ruraux se composent de 27,4 millions d'habitants, en comptant les espaces périurbains. Leur densité est basse, soit 54 hbts/km² dans les communes peu denses, et moins de 15 hbts/km² dans les communes très peu denses. Dans ces territoires, les attentes et les conditions de vie connaissent de profondes mutations, avec des disparités comme l'accès au transport public. L'égalité des territoires doit permettre à tout citoyen d'accéder à tout service public. Il s'agit de répondre aux défis des "nouvelles ruralités" afin de montrer que les campagnes sont des territoires d'opportunités. Tel est l'enjeu des politiques publiques dans les zones rurales. Il est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI,) en l'occurrence les communautés de communes, qui depuis 25 ans ont su tirer profit de chaque mode de transport sur chacun des territoires, au bénéfice des citoyens. Depuis l'instauration de la loi LOM l'ambition est surtout de développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité au service de tous. ■

> "...Il n'y a pas d'obligation de mettre en place un transport collectif."

Claude Cibille
Consultant Editions-Conseil
en Mobilités
www.ecmobilités.com

CCPL : première communauté de communes AOM

La Communauté de Communes du Pays de Lumbres (CCPL), dans les Haut-de-France, a annoncé fin février 2021 qu'elle avait opté pour la prise de compétence mobilité permise par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019. Cette prise de compétence a été votée en conseil communautaire par les élus de la CCPL le 18 février 2021. La CCPL, typique des zones rurales, compte s'appuyer sur cette nouvelle compétence pour lutter contre la domination de l'automobile, et développer "un mix mobilité". Elle souhaite ainsi faire la promotion du vélo à assistance électrique, mettre en œuvre des pistes cyclables sécurisées et favoriser le développement de l'autopartage et du covoiturage. La CCPL travaille ainsi sur son projet de stations de mobilité, lequel permettra aux habitants de bénéficier de 7 stations d'autopartage électrique et de vélos à assistance électrique en libre-service. PC

La communauté de commun

Comment une communauté de communes peut-elle reprendre à son compte la compétence mobilité ? Comment peut-elle améliorer l'offre de mobilité sur son territoire, avec quels moyens et quelle organisation ? Eléments de réponse avec Sundgau.

Composée de 64 communes, la communauté de communes du pays de Sundgau (CCS) est le 1er Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) d'Alsace en nombre de communes, et la 1re Communauté de communes d'Alsace en nombre d'habitants, avec une population totale de 48 715 habitants (Insee - 1er janvier 2014). Elle se situe à la confluence des trois grands pôles urbains que sont Bâle, Belfort et Mulhouse. Au sud de l'Alsace et frontalier de la Suisse, le territoire de la CCS est un territoire dynamique et riche de ses actions économiques, culturelles et environnementales, qui mérite qu'on le découvre.

Altkirch, bourg centre de la CCS, ville de 6000 habitants, occupe une place stratégique par sa localisation (à 15 km de Mulhouse et de l'A36, ainsi qu'à 30 km de l'aéroport international Bâle-Mulhouse) et sa liaison avec son environnement, en plein cœur d'un territoire rural de qualité : le Sundgau.

Un TAD pour les aînés

Le service d'aide à la mobilité est destiné aux personnes âgées de 75 ans ou plus, ou aux personnes en situation de handicap et de perte d'autonomie. L'organisation du transport revient à la société Moveo, qui couvre l'ensemble du territoire de la CCS ainsi que les destinations spécifiques telles que les hôpitaux–centres médicaux–EHPAD de Mulhouse / Région Sud Alsace. Les déplacements sont limités à 50 trajets allers par an (ou 25 allers/retours). Le logiciel usité en mode Saas est celui de la société Nocratès (avec le logiciel Viacitis). Tous les usagers peuvent réserver, quels que soient leurs revenus avec les outils numériques, par téléphone, avec l'application

es du **Pays de Sundgau**

pour smartphone et/ou le site web clients. Les usagers seront informés en temps réel et rassurés, avec la visualisation des véhicules à l'approche sur une carte dès l'été 2021. Grâce à la fiabilité de l'optimisation de son moteur de calcul, Viacitis permet d'assurer aussi bien un transport "sur-mesure" pour les personnes à mobilité réduite (PMR) qu'un service de mobilité économique pour les zones rurales, périurbaines et industrielles.

L'organisation de la mobilité : une compétence clé

Fort de ces compétences en transport public, la CCS, avec la Communauté Sud Alsace Largue, ont décidé de participer et de financer de nouveaux projets de mobilité, portés par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PERT) du Pays du Sundgau (schéma directeur cyclable, co-voiturage dynamique, mise en place d'une aire de mobilité durable...). Le projet le plus abouti est celui du co-voiturage dynamique, dont le lancement opérationnel est prévu en mai 2021. L'ensemble des projets susmentionnés a bénéficié de subventions par l'Ademe,

La Communauté de communes Sundgau (CCS) a vu le jour le 1er janvier 2017 suite à la fusion des Communautés de communes d'Altkirch, du secteur d'Illfurth, d'Ill et Gersbach, de la Vallée de Hundsbach et du Jura Alsacien.

Depuis 2018 la CCS a mis en place un service d'aide à la mobilité pour les persones âgées et les persones à mobilité réduite (un service de transport à la demande) qui s'étend sur 45 km.

La CCS en sus de son service de mobilité a en charge le transport scolaire d'un collège de 478 élèves. Ce transport scolaire lui a été délégué par la Région Grand Est.

la Région Grand Est et l'Etat (via le contrat de ruralité).
Plus récemment la question de la prise de compétence d'organisation de la mobilité par la Communauté de Communes du pays Sundgau a été étudiée lors de réunions de travail inter-commissions (19 novembre 2020, 9 décembre 2020, 9 février 2021). Lors de la dernière réunion, il a été fait part du souhait de la Région Grand Est d'exercer l'organisation des transports réguliers et scolaires. Il a notamment été précisé qu'un temps de réflexion et d'échanges techniques sera organisé sur ces deux questions, laissant ainsi le temps à la Communauté de se positionner sur l'exercice de ces services. Compte-tenu de ces éléments, le groupe de travail s'est majoritairement prononcé en faveur de la prise de compétence par la Communauté.

LE SUNDGAU BOUGE POUR LA MOBILITÉ !

· Un Schéma directeur cyclable

L'objectif de la démarche est de construire une stratégie de planification des continuités cyclables à l'échelle du Sundgau.
Il s'agit prioritairement de développer un usage fonctionnel du vélo. Relier de manière efficace et sécurisée vos trajets entre votre domicile et votre lieu de travail est le fil conducteur du schéma vélo.

· Réseau de communes ambassadrices de la mobilité

Un réseau de communes engagées dans le développement d'une mobilité durable et solidaire est en construction. Ce réseau est ouvert à toute commune souhaitant participer à la réflexion autours des enjeux et besoins en mobilité du territoire. Elles pourront ainsi prendre part à l'amélioration des solutions de mobilité existantes et aux nouvelles solutions à développer.

· Réseau transport solidaire

Le développement de nouvelles antennes de transport solidaire via les associations existantes sur le territoire et désirant s'engager dans un service de mobilité solidaire est un des objectifs du PETR du Pays du Sundgau, à travers la promotion de ce mode de transport et l'accompagnement de ces structures dans le montage de leur projet !

· Aires de mobilité rurales

Le développement de nouveaux espaces de mobilité, favorisant l'intermodalité et facilitant le passage d'un mode de déplacement à un autre est essentiel. Cela se traduira par l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage (et de certaines aires existantes), avec des équipements cyclables (arceaux à vélo, borne de réparation, abris...), et à proximité des arrêts de bus, gares et des futurs arrêts de covoiturage dynamique du territoire.

· Vélo École

Certain-e-s ne se sentent pas assez à l'aise pour se déplacer à vélo, ou bien n'ont pas encore eu la chance d'apprendre à faire du vélo. La mise en place d'une vélo école sur le territoire permettra l'organisation de sessions d'apprentissage du vélo pour les petits (primo-apprenants) comme pour les grands (personnes sachant pédaler mais qui ne circulent pas à vélo) !

Pour plus d'infos, rendez-vous sur le site de la fédération française des usagers de la bicyclette : **www.fub.fr/velo-ecoles**

Concernant les enjeux et les motifs de la prise de compétence par la CCS, voici les grandes lignes :

1 Pourquoi prendre la compétence Mobilité ?

- devenir un acteur identifié et légitime en matière de mobilité ;
- décider des services que la CC souhaite organiser et/ou soutenir ;
- rechercher des solutions de mobilité à une échelle correspondant à la réalité des besoins ;
- élaborer une stratégie transversale de mobilité dans le cadre du projet de territoire.

2 Quels sont les enjeux forts sur le territoire ?

Les enjeux seront discutés avec les élus, une fois la compétence mobilité prise et validée par les communes. Néanmoins, on peut évoquer les points suivants :

- couvrir l'ensemble du territoire pour un bon maillage ;
- mettre en place des moyens de transport alternatifs vers les gares et les villes ;
- valoriser l'usage du train et proposer un réseau de transport en commun cohérent et plus efficace ;
- développer le covoiturage et le transport solidaire, réduire les places libres dans les véhicules ;
- définir un schéma cohérent des pistes cyclables : améliorer, prolonger et sécuriser les cheminements cyclables existants ;
- créer de nouvelles voies utilisables par les vélos, piétons...

Il est important pour la CCS de garder la mobilité proche du terrain d'autant plus qu'elle représente un territoire large avec des problématiques différentes qui nécessitent une connaissance fine.

La prise de compétence mobilité permet de choisir les services apportant la réponse la plus adaptée au territoire, en complément de ceux déjà pris en charge par la Région Grand Est.

Une modification obligatoire des statuts

Comme pour tout transfert de compétence, après la délibération du Conseil communautaire, chaque commune membre sera sollicitée pour délibérer, dans les trois mois, sur ce transfert. Lors de sa réunion du 11 février 2021, le Bureau a émis un avis favorable et a décidé de modifier les statuts de la Communauté de Communes.

Ainsi, à l'article 4, dans la rubrique "*compétences facultatives*", dans la partie "*Divers*", il est inscrit un nouvel alinéa ainsi rédigé : "*Organisation de la mobilité*".

Par ailleurs, dans la partie "*Divers*", il est procédé à la suppression de la compétence "*Organisation et mise en œuvre d'un service de transport à la demande pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite*", dans la mesure où celle-ci est incluse dans la compétence "*Organisation de la mobilité*".

En marge du service d'aide à la mobilité susmentionné, depuis le 3 mars 2021, 120 habitants âgés ou à mobilité réduite de la CCS ont bénéficié du transport gratuit jusqu'au centre de vaccination d'Altkirch. Devant le succès de la formule et dans le contexte de la prise de compétence mobilité de la CCS, le service monte en puissance. ■

Claude Cibille
Consultant Editions-Conseil en Mobilités
www.ecmobilités.com

TRIBUNE/ Transition

Electriser sa flotte : les 10 points de contrôle pour

Le temps de l'électrification, c'est aussi celui d'une réflexion plus globale sur la mobilité. Une réflexion à laquelle il faut associer salariés et partenaires (commerciaux et sociaux) afin d'avoir un véritable échange sur les besoins et usages en termes de mobilité. De se poser les bonnes questions.

Finalement, peut-être n'avons-nous pas besoin de véhicules avec une si grande autonomie ? Si la flotte est, par exemple, rechargée tous les soirs, s'équiper d'un système de recharge haute puissance n'est peut-être pas un passage obligé ? Il peut en revanche être conseillé de s'équiper de petits modèles ou, parfois, d'opter pour des mobilités alternatives. Les configurations sont nombreuses. Il faut donc se donner les moyens de voir comment adapter l'entreprise à l'électrique et, surtout, essayer. Le test est, en effet, un très grand vecteur d'adoption et qui nécessite de se rapprocher des constructeurs ou des loueurs.
Voici, en substance, les dix étapes incontournables avant d'entamer sa transition vers l'électrique :

1 Analyser l'existant pour mieux identifier les besoins
Prendre le temps de savoir ce que chacun veut faire. Voir où les différentes parties prenantes veulent aller, qui sont-elles, quelles populations sont concernées. Et, à partir de cela, définir des cas d'usage de mobilité de l'entreprise pour faire un audit de la flotte. Cela permettra de savoir si certains éléments doivent ou non être changés en s'adaptant aux usages répertoriés.

2 Identifier les usages selon son emplacement
Selon la zone géographique d'intervention, les usages ne seront pas les mêmes. Il peut s'agir d'une flotte avec un périmètre très restreint mais sujette à beaucoup de déplacements dans des zones à faible émission. Il y aura donc nécessairement matière à optimiser.

3 Rallier une démarche de transition écologique existante
Une politique de transition écologique est peut-être déjà en place dans l'entreprise. Ce qui voudrait dire que l'impact est déjà identifié. La première phase est donc celle d'analyse qui va servir à poser des objectifs clairs et mesurables. Il ne faut pas se contenter d'essayer d'exécuter "une vision", mais partir sur des choses simples et surtout réalisables dans un temps limité et défini.

4 Trouver les véhicules électriques adaptés à l'infrastructure et aux nouveaux besoins en termes de recharge

bien se lancer

Qu'il s'agisse de récurrence ou de modalité. La recharge peut se faire à plusieurs endroits. Sur le site de l'entreprise, sur des bornes ou chez le salarié. Il peut aussi y avoir aussi des déplacements qui nécessitent des recharges "à destination", à savoir le long des trajets ou des tournées.

5 Faire une analyse du cycle de vie sur la longueur

Une analyse plus orientée écologique qui tient compte des émissions de CO_2 en grammes par kilomètre et calculer derrière calculer le TCO.

6 Comparer tous ces éléments à l'existant

C'est uniquement là qu'il est possible de dire que cela va être pertinent sur certains types de véhicules et pas sur d'autres. Ou bien que cela évite de s'engager sur un projet voué à l'échec. Il faut se donner tous les atouts.

7 Produire ou non sa propre électricité

Dans ce cas présent, il faut tenir compte de la dépense en électricité du site tout entier. La charge d'électricité n'est pas neutre et il y a déjà beaucoup d'autres centres de coûts et d'activités. Reste que la question d'auto-produire une partie de l'électricité en local peut se poser. Les systèmes sont nombreux. Le photovoltaïque, par exemple, est devenu très abordable. A partir de cela, il est possible de consommer l'énergie produite en local pour charger ses véhicules voire ajouter du stockage stationnaire pour faire du tampon.

8 S'équiper pour bien organiser et superviser

Il existe des solutions logicielles qui permettent d'automatiser un grand nombre de tâches d'audit et de mettre son dispositif automobile "en écoute" sur le long afin de mesurer son existant et son évolution. Cela délivre des données et tableaux de bords indispensables à la réflexion. Nous avons pu voir que les entreprises faisaient au départ cet audit manuellement et en se focalisant très souvent sur l'autonomie des véhicules. Puis, après, en utilisant un fichier Excel pour voir, véhicule par véhicule, ceux qui pouvaient être changés, ceux qui pouvaient être conservés. De nombreux Télématiciens ont développé des outils d'audit. Chez Geotab, la solution s'appelle ACE (Audit de conversion à l'électrique), et permet tout simplement d'avoir une version de l'historique de la flotte et des véhicules pour faire des recommandations automatisées véhicule par véhicule et savoir quels sont ceux, hybrides ou électriques, qui peuvent se substituer à des véhicules thermiques.

9 Travailler étroitement entre gestionnaires de flotte et services généraux

Une transition de ce genre est avant tout humaine. Les parties prenantes sont nombreuses en interne ou en externe lorsque l'on tient compte des sous-traitants au niveau "facilities-management". Une étroite collaboration entre tous les services est donc de rigueur pour avancer en bonne intelligence.

10 Former les salariés pour accompagner le changement

Il s'agira enfin de faire intervenir des experts extérieurs à l'entreprise pour sensibiliser à tout ce qui est écoconduite et ce qui est de l'ordre des bonnes pratiques générales comme le bon usage en termes de recharge par exemple.

A l'aube d'une véritable transformation économique, les mobilités se réinventent avec de nouveaux modèles commerciaux associés. Dans ce contexte, l'électrification des véhicules se révèle être un atout majeur, dans le sens où il aidera à minimiser les émissions associées à chaque étape du cycle de vie des véhicules. Et donc leur impact sur l'environnement. Grâce à une interprétation de plus en plus fine des données, la télématique peut fournir aux gestionnaires de flotte une modélisation de ces changements à venir. Elle leur offre ainsi ce qui leur a toujours été inaccessible : la capacité d'anticiper pour parvenir à s'adapter, parfois pour survivre. ■

ALEXANDRE IBKA,
DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT
CHEZ GEOTAB

Ces **petites lignes** pas com

Dans quatre régions françaises, existent trois lignes ferroviaires qui sont les vestiges d'anciens réseaux, plus un vrai réseau insulaire. De la Bretagne à la Sologne en passant par la Corse et la Provence, ils ont en commun le fait de ne pas être exploités par la SNCF.

Autant de situations originales qui, à la veille de l'ouverture à la concurrence des TER, pourraient donner des idées aux régions qui cherchent de nouvelles pistes pour mieux exploiter leurs "petites lignes"...
Le "Réseau breton" de Carhaix à Guingamp et à Paimpol, à l'ouest, les "Chemins de fer de la Corse" sur l'Île de Beauté, au Sud, les "Chemins de fer de la Provence" de Nice à Digne, au Sud-Est, le "Chemins de fer du Blanc-Argent" entre Salbris et Buzançais, au Centre sont autant de lignes hors normes. Cet ensemble de 529 km de lignes, dont 439 km sont établies à voie métrique, est original à plus d'un titre.
Non pas en raison de son importance statistique, puisqu'il ne regroupe qu'une très faible part du kilométrage et des trafics du réseau ferré français, mais surtout parce que ces quatre lignes, ou réseaux, ont en commun le fait d'être gérées directement ou indirectement par des collectivités territoriales ou, pour l'une d'entre elle, d'être affermée par la SNCF à des opérateurs indépendants.Tour de France de ces petites lignes ferroviaires pas comme les autres.

La ligne du "Blanc-Argent", désormais réduite aux 56 km du trajet Salbris-Romorantin-Valençay, est gérée depuis 2000 par Keolis, filiale de la SNCF, qui a acquis la compagnie d'origine (voir encadré).
Une ligne choyée par la région Centre-Val de Loire, aussi bien pour son rôle de lien interne à la Sologne que pour ses services au profit principalement d'une large clientèle

me les autres

de scolaires qui totalisent la majorité des 220 000 voyageurs annuels. Mais aussi en raison de son indéniable potentiel touristique entre tourisme vert et visite du château et du Musée automobile de Valençay.

Aussi, au rythme de deux CPER, la Région a investi près de 35 M€ sur les infrastructures, les gares et les matériels roulants de la ligne. En 2011 la voie a été renouvelée sur plus des deux-tiers du kilométrage avec des rails lourds de réemploi[1] qui remplacent les anciens rails à double champignon posés sur ballast de sable. Auparavant, cinq autorails X 74500 avaient été commandés chez Soulé à Bagnères-de-Bigorre, aujourd'hui devenu CAF France.

Un Réseau breton entre Argoat et Armor

En Bretagne, l'ensemble formé par les lignes à voie unique et à écartement standard Carhaix-Guingamp (53,9 km) et Guingamp-Paimpol (36,8 km) survivantes du "Réseau breton" (voir encadré) sont depuis toujours des lignes dites "affermées" par la SNCF, c'est à dire des lignes qui appartiennent à un réseau[2] qui délègue son exploitation à une autre entreprise. Les deux lignes qui sont aujourd'hui exploitées par CFTA, filiale du groupe Transdev, ont été largement rénovées par l'État et la Région Bretagne dans le cadre des deux derniers CPER.

Deux lignes qui ont également une activité fret liée à l'agroalimentaire et qui, bon an mal an, transportent près de 160 000 voyageurs avec quatre autorails (2 X 73500 et 2 X 2100). S'ajoute l'apport d'un trafic touristique non négligeable avec la "Vapeur du Trieux" qui, en saison estivale, dessert la section terminale Pontrieux-Paimpol de la ligne Guingamp-Paimpol (26 000 voyageurs en 2019).

La ligne Nice-Digne des Chemins de fer de Provence elle aussi dernière survivante d'un grand réseau à voie métrique (voir encadré), est un vrai axe de montagne qui, sur ses 151 km de trajet, ne totalise pas moins de 33 tunnels dont un de 3,45 km et un point culminant à 1023 mètres près de Digne.

Depuis fin 2012, elle est gérée et exploitée dans le cadre d'un contrat d'Obligation de Service Public (renouvelé pour dix ans jusqu'en 2027 par la Région) par la Régie Régio-

Travaux de voie sur la ligne Blanc Argent. Autorail X 74 500.

La dernière branche de l'"Étoile de Carhaix" et du Réseau breton

Les deux sections de ligne Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol sont les seules subsistantes d'un Réseau breton qui, à son apogée, ne totalisait pas moins de 427 km. Avec cinq lignes toutes centrées au cœur géographique de la Bretagne à partir de l'"Étoile de Carhaix". Des lignes qui, outre Guingamp et Paimpol, au nord, se dirigeaient respectivement vers Loudéac et La Brohinière, à l'ouest, Rosporden, au sud, Châteaulin et Camaret, à l'ouest, et Morlaix, au nord-ouest. Un ensemble qui, quoiqu'établi d'origine à voie métrique pour des raisons de moindre coût[1], appartenait au réseau ferré général (équivalent historique du RFN, ndlr.), comme au centre de la France l'ancien réseau du P.O. Corrèze. Mais en 1887, alors que le réseau était déclaré d'utilité publique, le Chemin de fer de l'Ouest (devenu Ouest-État en 1908) n'a pas alors voulu assurer son exploitation et a préféré l'affermer sous forme de délégation d'exploitation à la Société Générale des Chemins de Fer Économiques (SGCFE). Créée en 1880, cette société a exploité à son apogée près de 3000 km de lignes d'intérêt local dans de nombreuses régions. L'ensemble du Réseau breton, totalement établi à voie unique, a été construit en deux étapes. D'abord de 1891 à 1912, puis de 1923 à 1925, en raison du fait que les travaux des dernières sections finistériennes Châteaulin-Crozon-Camaret (48 km) et Saint-Fiacre-Le Fret (3,5 km) avaient été retardées par la Première guerre mondiale.

Six gares étaient en correspondance avec les réseaux à voie normale de l'État (Morlaix, La Brohinière, Loudéac et Guingamp) et du P.O (Châteaulin et Rosporden) qui disposaient de voies spécialisées marchandises équipées de ponts-transbordeurs. S'ajoutaient huit gares de contact avec les réseaux départementaux également à voie métrique des "Chemins de fer des Côtes du Nord" (aujourd'hui Côte d'Armor), "Chemins de fer départementaux du Morbihan" et des "Chemins de fer armoricains" (Finistère). Le trafic annuel atteignait de 1,1 à 1,2 millions de voyageurs et 360 000 tonnes de fret. La gare de Carhaix avec son dépôt-atelier et son petit triage était la plus importante gare à voie métrique de France avec, quotidiennement, jusqu'à 40 trains au départ.

Après une série de suppressions de lignes remplacées par des services d'autocars à partir de 1948-1950, la SGFTA qui deviendra la CFTA ("Chemins de Fer et Transports Automobiles", aujourd'hui une filiale du groupe Transdev) reprend l'affermage du réseau. Avant qu'un vaste "*Plan de réorganisation du Réseau breton*" ne soit lancé en 1966. Il a été assorti d'une sorte de marchandage entre l'État et les élus au profit de crédits routiers massifs[2], il aboutit à la suppression totale du réseau hormis les lignes Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol, qui sont mises à voie normale en 1967, la seconde ne nécessitant ici que la dépose du troisième rail. Les voies sont déposées en 1967-1970 et les matériels à voie métrique sont envoyés sur d'autres réseaux notamment des autorails De Dion série OC 2 qui se retrouvent sur la ligne du "Blanc-Argent".

1) Les infrastructures avaient été dimensionnées pour la voie normale ce qui a permis dès 1924, d'installer un troisième rail sur la ligne Guingamp-Paimpol pour y faire circuler des matériels à voie normale. Cette disposition a facilité la mise à voie normale de Carhaix-Guingamp et elle aurait pu être étendue à la totalité du réseau ...

2) Quelques années après un élu avouera que l'État était prêt à accepter à la fois d'apporter des crédits routiers de "désenclavement" et d'aider à la mise à voie normale du Réseau breton, (voir in° Pierre-Henri Émangard, "Des omnibus aux TER", Éditions La Vie du ail, 2002).

nale des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui reçoit une rémunération couvrant ses charges de production et reverse les recettes du trafic à la Région Sud-PACA, propriétaire de l'infrastructure, maître d'ouvrage et de gestion.

L'exploitation de la ligne, qui transporte plus de 450 000 voyageurs par an, se divise entre la "partie basse" périurbaine entre Nice, Colomars et Vésubie-Plan du Var (24 km), et la "partie haute". Une organisation qui correspond à l'offre, puisque la "partie basse" bénéficie de 16 à 22 trains/jour, et que la "partie haute" est desservie par cinq ou six allers-retours Nice-Annot (78 km de Nice), dont quatre effectuent le trajet de bout en bout jusqu'à Digne.

En outre, de mai à octobre, des trains touristiques assurés avec des matériels historiques circulent sur la section Puget-Théniers-Annot.

De 2010 à 2015, la Région a renouvelé 100 km de voies et pérennisé de nombreux ouvrages d'art avant de désigner, en 2018, le groupe néerlandais d'ingénierie Arcadis, afin d'assurer la maîtrise d'œuvre des travaux de renouvellement restants. Soit 28 km de RVB complet à réaliser en gares et 13 km en ligne ainsi que la mise en accessibilité de 16 gares situées dans la "partie haute" de la ligne.

À terme, après l'achat en 2014 de 4 rames AM 800 CAF issues de la même série que celles circulant en Corse (et en Tunisie) pour moderniser le parc (1 rame double Soulé et 7 autorails CFD), Sud PCA vise désormais l'acquisition de 8 rames hybrides (diesel+ batteries) destinées à la desserte cadencée aux 20 minutes de la section périurbaine, la "partie basse", qui a été récemment équipée du block automatique), ces rames pouvant circuler sous batteries sur la section puis en diesel au-delà. Dans la foulée, un nouvel atelier de maintenance des matériels sera créé à Lingostière.

Dans l'avenir, la Région se pose la question de la réouverture de l'antenne Digne-Saint-Auban (22 km) afin d'assurer la correspondance ferroviaire avec la "Ligne des Alpes" (Marseille-Briançon/Grenoble). En raison du coût élevé des devis SNCF Réseau, Sud-PACA proposerait le déclassement de l'antenne du Réseau Ferré National ce qui permettrait de changer de réglementation et l'installation d'une voie métrique en continuité avec la ligne Nice-Digne.

Le Chemin de Fer Corse entre succès et problèmes

Les efforts de modernisation du "Chemin de Fer de la Corse" (CFC) ont été considérables durant les deux derniers CPER (voir encadré page 21). Durant ces périodes, la propriété du réseau passe de l'État à la Collectivité territoriale de Corse (2002) qui engage alors un plan d'investissements de 220 M€ et en 2011. La DSP passe pour dix ans de la SNCF à la gestion directe régionale via une Société d'Économie Mixte associant Région (55 %), Agglomérations de Bastia et d'Ajaccio et Chambres de Com-

Suite en page 22

AMG 800 à l'Ile Rousse.

Nice-Digne, dernière survivante du grand réseau de l'arrière-pays provençal

L'axe de montagne à voie métrique de Nice à Digne d'aujourd'hui se trouvait avant 1944 au cœur du vaste réseau ferré à voie métrique du "Sud France". Ce réseau de près de 500 km de lignes avait été créé au tournant des XIXe et XXe siècles, afin de mailler au point de vue ferroviaire un arrière-pays provençal qui n'était pas desservi par le réseau ferré classique du PLM. Puisque, excepté la ligne Gardanne-Brignoles-Carnoules en partie parallèle à l'axe Marseille-Toulon-Nice-Vintimille entre Marseille et Toulon, et les antennes Les Arcs-Draguignan et Cannes-Grasse, le "grand" réseau était essentiellement concentré sur l'axe principal.

Outre la ligne Nice-Digne (151 km), le réseau Sud France comprenait deux axes principaux. Au Nord, Nice-Grasse-Draguignan-Meyrargues (210 km), auxquels s'ajoutaient diverses antennes locales. Et au Sud, la ligne isolée Toulon-Grimaud-Saint-Raphaël par la côte (100 km) avec la petite antenne transversale Cogolin-Grimaud-Saint-Tropez (10 km). En 1925, le "Sud France" devient "Chemins de fer de la Provence" sur la base d'une convention avec l'État mettant sous séquestre sa partie nord (Nice-Digne et ses antennes) désormais exploitée par les Ponts-et-Chaussées, ce qui ne laisse à la nouvelle entreprise que les deux lignes du Sud. Il s'agit de lancer un nouveau départ après l'histoire politico-financière mouvementée de l'entreprise d'origine, émaillée de nombreux scandales.

Les CP modernisent profondément les matériels durant les années 1930 avec le lancement de services d'autorails modernes (Billard, Renault), mais les combats de la Libération endommagent un réseau qui, dès 1948-1950 faute de moyens comme de volontés politiques face à la concurrence routière, se trouve limité à la ligne Nice-Digne. Levée du séquestre de 1925 elle devient les CP en 1952. En 1972 les collectivités territoriales desservies par la ligne unies dans le SYMA (Syndicat Mixte Méditerranée-Alpes) obtiennent de l'État la concession de la ligne dont l'exploitation est confiée en Délégation de Service Public à la Compagnie Ferroviaire du Sud de la France. Cette filiale de CFTA, aujourd'hui intégré dans le groupe Transdev, exploite déjà alors les deux lignes du Réseau breton.

Commence alors une première série de modernisations de la ligne avec la création de nouveaux ateliers de pair et l'acquisition de six nouveaux autorails SY construits par CFD à Montmirail, et d'une rame double Soulé, le lancement des relations Alpazur Genève-Nice avec un relais par autorail CP direct à Digne[1] et la création des premiers services périurbains Nice-Colomars dans la plaine du Var. En 1991 la gare monumentale de Nice[2] est remplacée par de nouvelles installations modernes situées en retrait ce qui aura l'inconvénient toutefois de pénaliser l'intermodalité avec le tramway...

En 2007, alors que a concession de la ligne est reprise par la Région PACA, un vaste plan de modernisation des infrastructures est engagé.

1) La fermeture par la SNCF de l'antenne Saint-Auban-Digne en 1989 isole Digne les CP du réseau ferré national tandis que les grandes crues de 1994 interrompent la ligne pendant deux ans.

2) La façade de 1892 est de style "rationaliste" et ornée de céramiques tandis que la halle métallique est récupérée du pavillon russe à l'exposition universelle de Paris en 1889. Le bâtiment est devenu halle commerciale et médiathèque.

Un réseau corse diminué mais resté cohérent

La ligne centrale Ajaccio-Corte Bastia, et celle en antenne entre (Bastia) Ponte-Leccia, L'Île-Rousse et Calvi structurent un réseau ferré corse créé entre 1883 et 1894 dans le cas de ces deux lignes. Réseau qui avait été parachevé en 1935 avec la mise en service de la grande ligne de la côte orientale entre (Bastia) Casamozza et Porto-Vecchio, l'ensemble du réseau totalisant alors plus de 360 km. Pour peu de temps, puisque les combats de la Libération ont atteint particulièrement cette jeune ligne orientale fermée en 1943 et abandonnée dix ans après. Sa réouverture au moins partielle est un véritable "serpent de mer" de la politique locale depuis près de deux décennies, la dernière tentative en date non aboutie étant l'un des ingrédients de la crise actuelle amorcée par le rapport de la Cour régionale des Comptes...

Le réseau des CFC (Chemins de Fer de la Corse), particulièrement la ligne principale Ajaccio-Corte-Bastia se caractérise notamment par une densité exceptionnelle d'ouvrages d'art en raison du difficile relief de l'île. Avec pas moins de 32 tunnels (dont 3,9 km pour celui de Vizzavona), 51 ponts et viaducs (dont le viaduc Eiffel de 170 m de longueur sur le Vecchio), deux boucles hélicoïdales et des courbes descendant jusqu'à 100 m de rayon et des rampes qui montent jusqu'à 30 ‰.

L'État, qui a construit le réseau via l'administration des Ponts et Chaussées confie son exploitation aux Chemins de Fer Départementaux (CFD) des 1883, une démarche qui se heurtera durant des décennies à l'hostilité des élus. Pour aboutir en 1941 à l'affermage du réseau... aux Ponts et Chaussées, une situation confirmée en 1948. Les menaces de fermeture écartées en raison d'une forte mobilisation locale, un nouveau concessionnaire est choisi en 1965 jusqu'en 1979 avec la "Société Auxiliaire des Chemins de Fer Secondaires" avec des objectifs ambitieux[1] qui ne seront quasiment pas remplis ce qui amène à la mise sous séquestre du réseau confié "*de façon intérimaire*" à CFTA (aujourd'hui Transdev) en 1972, qui voit sa DSP confirmée en 1977 en raison de ses résultats.

En effet, le concessionnaire transitoire a bien repris la situation en mains et poursuivra ses efforts jusqu'en 1981 avec la création d'un service cadencé banlieue de Bastia à Biguglia (10 km), le renouvellement de 100 km de voies, la création d'une nouvelle gare à Biguglia et le réalignement de 3,5 km de tracé. En 1983 la SNCF qui reprend la gestion du réseau jusqu'en 2011 maintient la même orientation et investit dans la remise à niveau du réseau. Comme du parc de matériels avec notamment l'arrivée de sept nouveaux autorails Soulé (aujourd'hui CAF France) série X 97050.

Mais c'est surtout le CPER 2000-2006 qui lance un vaste programme de modernisation du réseau corse fondé sur le renouvellement profond des infrastructures – voire la réouverture d'une section de la ligne de la côte orientale sur 10 km – l'acquisition de 12 rames doubles pour 180 M€, la création de pôles multimodaux à Ajaccio, Corte et Bastia.

Le viaduc Eiffel de 170 m de longueur sur le Vecchio.

Parmi les réalisations on peut citer le renouvellement, de la voie sur près de la moitié du kilométrage de 2004 à 2008, la rénovation de nombreux ouvrages d'art et l'installation progressive d"un système de commande centralisée de voie unique avec des postes télécommandés Vossloh-Cogifer sur la ligne principale Ajaccio-Corte-Bastia.

Cette vague de modernisation s'est poursuivie durant le CPER 2007-2013 et elle a permis, entre autres, l'arrivée progressive des 12 nouvelles rames Soulé AMG 800, l'achèvement de l'installation de la commande centralisée, la poursuite des travaux de voie (notamment sur la seconde ligne) et de confortement des ouvrages d'art ainsi que la rénovation des ateliers de maintenance de Casamozza. Un ensemble d'opérations destinées à la fois à réduire les temps de parcours, à créer de nouveaux trains directs et à augmenter l'offre notamment les deux sections périurbaines d'Ajaccio et de Bastia et celle du "Tramway de la Balagne" en saison estivale.

1) Renouvellement de la voie, création d'embranchements ferroviaires vers les aéroports d'Ajaccio et de Bastia et vers le port d'Ajaccio, nouveaux matériels, service de trains directs et train-tramway de la Balagne...

merce (30 %), "SNCF Participations" maintenant toutefois une présence (15 %). Dans ce nouveau système, les CFC supportent les charges d'exploitation, perçoivent les recettes plus une contribution forfaitaire d'équilibre afin de couvrir le déficit d'exploitation.

Les premiers résultats sont spectaculaires. De 2011 à 2015 l'offre de transport et les recettes s'accroissent de 30 %, le coût du kilomètre.train baisse de 10 % et le trafic augmente de 71%, passant de 0,7 à 1,2 million de voyageurs. Le tout dans le cadre d'une contribution stable de la Région à hauteur de 20,4 M€ annuels.

Cinq ans après ces changements, un rapport de la Chambre régionale des Comptes de Corse, remis en février 2021 à l'exécutif régional, dénonce vivement la gestion du réseau. Avec des coûts d'exploitation au voyageur.km qui seraient trois fois plus élevés que la moyenne des TER continentaux, et des coûts de personnels qui auraient augmenté de 36,5 % de 2010 à 2019. En dépit d'une productivité en berne et d'un nombre d'heures effectives de travail inférieure de 28 % à celle des TER. Plus généralement, « *malgré l'accompagnement financier de l'État et de l'Europe* », plus des trois-quarts des objectifs fixés en 2015 sous la précédente mandature n'ont pas été réalisés en raison d'une direction « *sur-administrée mais sous dotée en chargés d'opérations* ». Aussi, ce sont 73,5 M€ d'investissements inscrits budgétairement et financés qui n'auraient pas été utilisés et de 2010 à 2019, « *seuls 40 % des crédits programmés ont été utilisés ce qui a fait perdre 23 M€ à la collectivité* ».

Ce serait le résultat d'un « *pilotage insuffisant et coûteux de la Région* », qui aurait également conclu une DSP « *à la durée injustifiée* », alors que la facture du délégataire est passée de 15,9 M€ en 2010 à 22,8 M€ en 2019 (+43,4%).

Plus globalement, si la région dispose de « *la totale maîtrise de la*

Une artère ferroviaire à voie métrique au cœur géographique de la France

L'élégante gare de Valençay affiche encore —fièrement taillée dans la pierre blanche— la raison sociale du "Chemin de fer du Blanc à Argent" ornée du schéma de la ligne d'origine. Pourtant, il y a longtemps que cette ligne achevée en 1902 et qui se développait jusqu'à 191 km de parcours entre le Cher et l'Indre en passant par le Loir-et-Cher, a été progressivement écourtée à ses deux extrémités avec la fermeture aux voyageurs puis à tous trafics d'une série de sections de 1939 à 1988*. Ce qui la réduit aujourd'hui à une section centrale limitée à l'axe Salbris-Romorantin-Valençay (56 km).

La ligne du "Blanc-Argent" a été construite de 1899 à 1902 dans le cadre de la réalisation du Plan Freycinet voté en 1879 afin de relier la Sologne et le nord du Berry aux axes ferroviaires existants. Concédée par l'État à la Compagnie du Paris-Orléans (P.O.), qui ne voulait pas alors trop s'impliquer dans le projet, la Compagnie décide à la fois de faire construire la ligne à voie métrique par une entreprise indépendante et, comme dans le cas du Chemin de l'Ouest avec le Réseau breton, de déléguer son exploitation à un concessionnaire ad-hoc créé en 1906, la "Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent". Elle disposait de 16 locomotives-tender à vapeur type 030, de 56 voitures voyageurs et de 200 wagons. Un parc de matériels roulant qui sera modernisé dès le milieu des années 1930, avec l'arrivée d'autorails de constructions variées (Billard, Verney, De Dion) neufs ou en provenance d'autres réseaux à voie métrique fermés comme le Réseau breton. Dans les années 1980, l'arrivée de nouveaux autorails Socofer renouvellera une première fois le parc

À l'origine, la ligne du "Blanc-Argent" était en correspondance avec six lignes du réseau ferré général. Ne reste aujourd'hui que le point de contact de Salbris avec l'axe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), point de départ des services de la ligne.

* La section Valencay-Argy (38,8 km) au sud de la ligne est désormais exploitée touristiquement par l'association "Train du Bas-Berry" tandis que l'antenne Buzançais-Argy (7 km) a été mise à voie normale et est utilisée pour les trains de céréales. En raison de son état, la section Valençay-Buzançais avait été fermée en 2009 au trafic commercial voyageurs régulier.

politique ferroviaire [elle] peine à en dessiner les priorités »[3], estiment les rapporteurs. Face à ce coup de semonce, qui arrive quelques mois avant les élections régionales, Gilles Siméoni, président de Région, estime que « *nombre de conclusions [de ce rapport] sont contestables [et] qu'il n'a pas pris en compte le contexte exceptionnel de la fusion en 2018 des deux Conseils départementaux [qui a abouti] à une collectivité unique* ».

> Politiquement, elles ont l'intérêt aujourd'hui tant vanté du "circuit court" qui permet de resserrer au plus près les liens entre les différents acteurs du transport, depuis l'Autorité Organisatrice jusqu'au voyageur, en passant par le gestionnaire d'infrastructure et par l'opérateur.

Entre gestion de circuit court et coûts mieux ajustés

Au-delà des arguments des deux parties dans la polémique corse, ce rapport met en lumière les écueils qui peuvent se présenter dans l'une des formes de gestion possibles de ces petites lignes "pas comme les autres".

Pour autant, seraient-elles des modèles ? Ces gestions alternatives semblent cependant offrir un double intérêt autant politique qu'économique.

Politiquement, elles ont l'intérêt aujourd'hui tant vanté du "circuit court" qui permet de resserrer au plus près les liens entre les différents acteurs du transport, depuis l'Autorité Organisatrice jusqu'au voyageur, en passant par le gestionnaire d'infrastructure et par l'opérateur.

Financièrement, les contributions régionales se trouvent généralement réduites en comparaison de celles dévolues aux autres petites lignes exploitées classiquement par la SNCF. Sur le "Chemin de fer de Provence", le coût du kilomètre.train était en 2016 de 35 % inférieur à celui facturé par la SNCF, alors qu'en revanche il était bien plus élevé (+ 40 %) sur le "Chemin de fer de la Corse" (27 €), une différence qui ne peut s'expliquer par les profils des lignes. En revanche, sur le Réseau breton et sur le "Blanc-Argent", qui bénéficient il est vrai de lignes faciles dans ce domaine, ce coût du kilomètre.train est de moitié inférieur à celui des CP...

Cela dit, ces différents types de gestion des quatre petites lignes "pas comme les autres" ont aussi et surtout l'intérêt de proposer toutes les pistes qui peuvent désormais se présenter aux Régions pour valoriser au mieux ce type de ligne, réforme ferroviaire et ouverture à la concurrence à l'appui.

Côté infrastructures, deux possibilités sont offertes. D'une part, le maintien de la situation actuelle avec l'appartenance des infrastructures au Réseau Ferré National et le partage des investissements de modernisation avec l'État et SNCF Réseau dans le cadre des CPER comme dans le cas du Réseau breton.

D'autre part, après le passage de la ligne sous la réglementation dite STRMTG[4], la prise en mains des infrastructures par la Région — maintenance courante incluse — à l'exemple des accords passés en février 2020 entre l'État et le Centre-Val de Loire pour la ligne du "Blanc-Argent", et qui a été étendu à d'autres petites lignes régionales comme Tours-Loches et Tours-Chinon. Cet accord de transfert entre l'État et les Régions avait été signé en même temps avec la Région Grand Est pour la ligne Nancy-Vittel et l'ensemble de lignes Molsheim/Sélestat-Saint-Dié-Épinal.

Côté exploitation, la palette de solutions envisageables est aussi large. Outre la SNCF, les opérateurs alternatifs possibles sont nombreux, y compris Keolis filiale de la SNCF, comme nous l'avons vu pour le "Blanc-Argent". La DSP peut aussi prendre la forme de l'affermage avec une grande variété de contrats et aller jusqu'à la gestion directe en Régie. Avec ici toutefois de lourdes responsabilités politiques et financières des exécutifs régionaux ... ■

Michel Chlastacz

1) Ces rails lourds de récupération proviennent du renouvellement récent des lignes à grande vitesse Sud-Est et Atlantique. Ils ont permis de passer d'un armement de la voie avec des rails d'origine de 28 kg/m par des rails de 60 kg/m !
2) Ici, le réseau de L'Ouest devenu celui de l'État puis la SNCF. Ce qui fait qu'à la différence des Chemins de fer de Provence et des Chemins de fer de la Corse les deux lignes appartiennent au Réseau Ferré National (RFN).
3) Le rapport souligne notamment le non avancement du projet de réouverture d'une partie de la ligne orientale (voir encadré) en raison d'opaques raisons foncières.
4) "Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés", organisme réglementaire de sécurité des transports dont le Département DMF (Métros et systèmes Ferroviaires) est notamment chargé des petits réseaux. Avec des réglementations plus "légères" que celle du Réseau Ferré National qui, dans ce domaine, dépend de l'EPSF (Établissement Public ce Sécurité Ferroviaire).

CONCURRENCE FERROVIAIRE/ Interview

Railcoop, une autre vision du rail

L'ouverture à la concurrence du rail français est en marche, du moins dans les régions qui ont fait le choix de devenir pilote en la matière. Plusieurs opérateurs sont sur les rangs, rencontre avec Dominique Guerrée, président de Railcoop.

MOBILITÉS : Comment vous est venue cette idée de créer une compagnie ferroviaire ?

Dominique Guerrée : Même si, entre 2011 et 2019, le nombre de gares desservies par un service ferroviaire de voyageurs a baissé de 19 %, nous sommes nombreux à constater que dans plusieurs endroits de France, nous avons encore des gares, nous avons encore des voies et qu'il ne manque que des trains. Dans le même temps, nous prenons en compte le cheminement des préoccupations environnementales. Elles sont de plus en plus influentes, tant auprès des citoyens qu'auprès des collectivités. Et nous en sommes désormais au moment où l'ouverture à la concurrence du rail démarre en France.

MOBILITÉS : Vous souhaitez donc inverser la tendance à la fermeture des lignes et des gares ?

DG : Oui, 90 % des français résident actuellement à moins de 10 kilomètres d'une gare. Mais, sur plus de 6 000 gares du territoire national, 55 % d'entre elles ne sont pas ouvertes au trafic des voyageurs, et 30 % ne sont plus desservies. Pourtant, les Français aiment le transport ferroviaire. Par exemple, un sondage du Figaro montrait en 2019 que 61 % d'entre eux sont prêts à prendre le train plutôt que l'avion. Par ailleurs, le recours au fret ferroviaire en France est très largement inférieur à ce qui se fait partout en Europe. En France, ce sont 1 050 kilomètres de petites lignes qui ont été fermées entre 2015 et fin 2019. Plutôt que de créer de nouvelles infrastructures, nous souhaitons tirer partie de ce réseau existant. Nous proposerons des services en train classique afin d'assurer un maximum de liaisons directes entre des villes moyennes françaises. Offrir une alternative aux trajets par la route, en concurrence avec la voiture individuelle, au covoiturage et au transport par autocar.

MOBILITÉS : Comment est né Railcoop ?

DG : A l'origine, nous sommes une trentaine de passionnés issus des milieux associatifs et coopératifs. Depuis le 30 novembre 2019, Railcoop est devenue une Société

Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIF), sous forme de société anonyme à capital variable. Nos statuts sont conformes aux critères d'Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (ESUS). Pour l'instant, son siège est installé à la pépinière d'entreprise du Grand Figeac, dans le Lot, mais nous allons prochainement déménager dans des locaux plus grands, au centre-ville de Figeac.

MOBILITÉS : Où en êtes-vous de votre levée de fonds ?

DG : A la fin du mois de mars, Railcoop accueille 6 000 porteurs représentant un montant autour de 2 M€. Ce sont très majoritairement des particuliers, avec aussi des collectivités territoriales, une dizaine à ce jour (voir encadré).

MOBILITÉS : Quel est le profil de ces sociétaires, porteurs de parts sociales ?

DG : Il n'y a aucun profil particulier qui se dégage, si ce n'est que ce sont tous des "ferroviairophiles". Certains souhaitent aussi trouver une forme d'entrepreneuriat différent. Ils sont répartis sur l'ensemble du territoire. Mais notre initiative commence à intéresser aussi au-delà des frontières puisque nous en avons une cinquantaine venant de l'étranger, depuis les Etats-Unis jusqu'au Japon.

LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ENGAGÉES DANS RAILCOOP

- le Département de la Creuse
- le Syndicat mixte du Livradois-Forez,
- les villes de Gannat et de Vichy
- la Communauté de Communes de Saint-Pourçain-Sioule-Limagne
- Vichy-Communauté
- Montluçon-Communauté
- la Communauté d'Agglomération du Libournais

MOBILITÉS : Vous avez sollicité les Régions Nouvelle Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes, où en sont les discussions ?

DG : Nos statuts prévoient que les collectivités, qui souhaitent s'engager à nos côtés, doivent contribuer à hauteur de 50 centimes par habitant. C'est donc assez lourd pour Nouvelle Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes. C'est pour cela que nous avons préféré travailler sur un partenariat plus adapté. Par exemple, nous discutons avec Auvergne-Rhône-Alpes pour qu'elle nous cède dix rames tri-caisses X 72500, à un montant préférentiel, autour de 2,5 M€. Ce matériel est adapté puisque, pour la première ligne Bordeaux-Lyon, 80 % du parcours ne sont pas électrifiés. Avec Nouvelle Aquitaine, nous avons engagé des discussions pour obtenir de bons horaires pour cette première relation. De toute façon, nos statuts nous imposent que les collectivités ne représentent que moins de 50 % de notre capital.

MOBILITÉS : Où en êtes-vous des démarches nécessaires et préalables au démarrage de l'activité ?

DG : Nous venons de dépasser le minimum requis du capital qui est de 1,5 M€. En avril, nous allons donc déposer notre demande de licence ferroviaire auprès du ministère des Transport et également la demande du certificat de sécurité auprès de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). Ce dernier est censé valider, à travers les 600 documents à remplir, notre savoir-faire et notre compétence. Nous avons déjà déposé auprès

de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) plusieurs demandes de lignes. Enfin, nous avons un contrat d'assurance en gestation avec Gras-Savoye.

Mobilités Magazine : Quels sont vos projets opérationnels et le calendrier ?

DG : La première ligne qui sera opérée à partir de l'été 2022 sera la transversale Bordeaux-Lyon par son tracé nord, comme lorsqu'elle a été stoppée en 2014. Elle desservira les gares de Libourne, Périgueux, Limoges, Saint-Sulpice-Laurrière, Guéret, Montluçon, Gannat, Saint-Germain-des Fossés et Roanne. L'année suivante, nous relierons Toulouse à Rennes, en desservant Montauban, Cahors, Brive-la-Gaillarde, Limoges, Poitiers, Futuroscope, Châtellerault, Tours-Ville, Le Mans et Laval. Et aussi la ligne de Lyon à Thionville en desservant Mâcon, Chalon-sur-Saône, Beaune, Dijon, Culmont-Chalindrey, Neufchâteau, Toul et Metz.

Mobilités Magazine : Vous avez aussi annoncé une ligne de fret dès la fin de cette année ?

DG : Effectivement, un service de fret démarrera dès le mois de septembre prochain. Il fonctionnera sous forme d'une originale navette quotidienne aller et retour, du lundi au vendredi, entre Rodez, Figeac et Toulouse. La locomotive ainsi que les wagons seront loués auprès d'Akiem (filiale de la SNCF).

Mobilités Magazine : Quels sons vos rapports avec SNCF Réseau ?

DG : Cette structure représente une source de données incontestable, car tout est répertorié, quantifié : les gares, les voies, les péages... D'après nos estimations, ceux-ci représenteront environ 30 % de nos coûts. Ainsi, nous contribuerons à l'entretien du réseau car plus il y a de trains qui circulent, plus SNCF Réseau disposera de moyens pour l'amélioration du patrimoine. La question des horaires est plus compliquée, car il y a plusieurs intervenants : SNCF Voyageurs, avec les TGV et les trains Intercités, les Régions avec les TER. Concernant la liaison Bordeaux-Lyon, nous avions l'intention d'installer trois dessertes, dont deux de jour et une de nuit. Nous avons toutefois dû abandonner cette dernière, car SNCF Réseau ne peut pas mettre du personnel de nuit dans les centres d'aiguillage !

> Grâce aux péages, nous contribuerons à l'entretien du réseau ferré national.

Mobilités Magazine : Comment fonctionne la société ?

DG : Nous organisons une assemblée générale tous les ans, un conseil d'administration tous les mois et nous avons aussi une dizaine de centres de réflexion qui fonctionnent chacun sur des thèmes différents. Selon les règles de la coopérative, chaque coopérateur, c'est une voix.

Mobilités Magazine : Quelle est l'ambition de l'entreprise ?

DG : Nous voyons dans le transport ferroviaire un maillon essentiel de la transition écologique en cours, complémentaire aux mobilités douces. Nous portons un autre regard sur le train et concourons à l'émergence de nouveaux modèles économiques et de nouvelles solutions technologiques. Un peu à la façon d'Enercoop, dans le domaine de la distribution d'énergie, ou de Mobicoop, dans celui des mobilités. Notre vocation n'est pas la réalisation d'un profit mais la satisfaction d'un besoin de déplacement au profit du plus grand nombre et de l'intérêt collectif. Nos statuts prévoient l'obligation d'équilibre économique. Plus de la moitié du résultat doit être conservé dans l'entreprise pour développer son objet social et ne peut servir à verser des dividendes. Et en cas de faillite de la coopérative, les sociétaires ne peuvent pas perdre plus que le capital qu'ils ont investi.

Mobilités Magazine : Dans l'immédiat, comment allez-vous financer votre démarrage ?

DG : D'une manière classique, par un emprunt de 10 M€. Ils nous serviront pour financer l'acquisition des dix rames auprès d'Auvergne-Rhône-Alpes et de six autres, du même modèle, auprès de la Région Normandie. Il faudra aussi les rénover, les pelliculer à nos couleurs... Nous sommes en contact avec les circuits bancaires traditionnels : BNP, Crédit Coopératif, la BPCE... des institutions, comme la Caisse des Dépôts, BPI France... ou encore des structures de la finance éthique telles que la NEF. Nous comptons embaucher 40 salariés pour chaque ligne ouverte : conducteurs,

accompagnateurs et aussi agents d'accueil. Car notre idée est de redonner une vie, une animation dans les gares que nous desservirons et lutter contre leur désertification.

MOBILITÉS : Dans le cadre de votre développement, envisagez vous l'arrivée de partenaires industriels, financiers... ?

DG : Dans un deuxième temps, nous sommes prêts à accueillir des partenaires plus importants dans le cadre de titres participatifs. Notre modèle de sociétés ce sont les "licornes", le pendant des licornes, mais en mode alternatif et durable, un peu à l'image de ce qu'est en matière d'énergie Enercoop ou, en terme de mobilité, Mobicoop.

MOBILITÉS : Quelle est la solution retenue pour le matériel roulant ?

DG : En dehors des rames que nous allons acquérir pour le Bordeaux-Lyon, nous pensons aussi à la location de matériel notamment auprès de deux spécialistes que sont Akiem ou Alpha Train.

MOBILITÉS : Quelles sont vos perspectives de trafic sur Bordeaux-Lyon, avec quelle offre ?

> Bordeaux-Lyon en 2022, Toulouse-Rennes et Lyon-Thionville en 2023.

DG : La première ligne qui ouvrira l'année prochaine, Bordeaux-Lyon, comptait, dans les années 2000, un million de passagers. Nous tablons sur une perspective de 690 000 passagers. Nous envisageons un tarif de base se situant autour de 38 €. Mais la gamme tarifaire n'est pas encore arrêtée. Elle est en discussion au sein de nos centres de réflexion et sera présentée en conseil d'administration.

MOBILITÉS : Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon n'ont pas trouvé de compétiteurs face à la SNCF, allez-vous candidater sur ces formes de Délégation de Service Public ?

DG : Non, nous n'opérerons que des services de transport librement organisés. Nous sommes là pour montrer que l'usage ferroviaire peut être rentable.

MOBILITÉS : Le plan de relance ferroviaire prévoit le retour des trains de nuit. Allez-vous vous engager dans ce créneau ?

DG : Nous avons fait des études sur la liaison Strasbourg-Nice et Strasbourg-Perpignan. Il se trouve que dans la cadre de la réflexion sur les Trains d'Equilibre du Territoire, cette liaison figure aussi dans les plans de la SNCF. De même, dans ce domaine des trains de nuit, nous sommes très intéressés par le projet Européen qui associe quatre états : France, Allemagne, Suisse et Autriche. Car notre idée est de demander demain une licence internationale pour intervenir au niveau européen.

MOBILITÉS : Comment voyez-vous votre développement économique ?

DG : Nous souhaitons rester assez discret là-dessus. Ce que je peux vous dire c'est que notre modèle se base sur un train de fret cette année, d'un train de fret et d'un train de voyageurs l'année prochaine, de deux trains de fret et deux trains de voyageurs en 2023 et autant en 2024. 2023 sera une année complète de production qui consolidera notre chiffre d'affaires. Il devrait être le triple de celui de 2022, soit le doublement de celui du Bordeaux-Lyon (production qui passe de 6 mois à 12 mois), plus l'ouverture des lignes Toulouse-Rennes et Lyon-Thionville, les deux lignes réunies devant produire un chiffre d'affaires identique à celui au Bordeaux Lyon. Cette croissance de type arithmétique devrait atteindre un plateau sous dix ans, une croissance soutenue qui ne se fera qu'avec le soutien de garantie d'emprunts auprès de notre loueur de matériel roulant neuf. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER

Les **groupes de transport pu**

Durement frappés par la crise sanitaire liée au Coronavirus, Keolis, Transdev et le groupe RATP ont limité les dégâts en 2020 grâce à des plans d'action rigoureux visant à réduire les coûts opérationnels et de fonctionnement.

© LUDOVIC LETOT

Néanmoins, les pertes de chiffre d'affaires se comptent en millions d'euros. Cette crise sanitaire n'a pourtant pas eu raison de l'activité puisque le transport public ne s'est jamais arrêté, grâce à la forte mobilisation et l'implication des salariés. Elle a également révélé les capacités de résilience des groupes de transport public qui ont mis en œuvre des mesures sanitaires exceptionnelles visant à protéger le personnel et les voyageurs tout en accélérant la digitalisation des services et en maintenant une capacité d'innovation et des investissement élevés.

L'INNOVATION EN POINT DE MIRE

La crise sanitaire a accéléré le développement des solutions innovantes en matière de digitalisation des services.

La RATP a accéléré ses programmes d'innovation pendant la crise sanitaire. Si la sécurité a été la priorité numéro un avec un renforcement du nettoyage et la désinfection des véhicules (notamment par nébulisation), l'entreprise a proposé en parallèle de nouveaux services aux voyageurs pour réguler les flux et limiter les contacts physiques. Cela s'est traduit par la dématérialisation des titres de transport avec le service de SMS Ticketing dans les bus et le déploiement du crowdsourcing sur l'appli RATP pour indiquer le niveau d'affluence des lignes. Le groupe Keolis a, lui-aussi, déployé de nouveaux dispositifs pour accroître la sécurité sanitaire. Notamment via le cube d'ozone déployé à Besançon ou les bornes sans contact projetant une lotion biocide à Lyon. Par ailleurs, la filiale de la SNCF a développé des solutions de titres de transport dématérialisées (M-Ticket, SMS, open payment) favorisant le respect des gestes barrière. Le groupe a expérimenté parallèlement divers diapositifs pour informer en temps réel les voyageurs quant à l'affluence à bord des véhicules. Avec Zenbus à Caen, Keolis teste un service de navettes de centre-ville où l'affluence en temps réel est obtenue par le biais de cellules de comptage positionnées aux portes de la navette. Entre autres innovations, Transdev a lancé Moovizy à Saint-Etienne. Il s'agit d'une offre digitale MaaS (Mobility as a Service) déployée à l'échelle de la métropole. Elle permet de réserver et payer tous les modes de transports présents sur ce territoire avec une seule application.

blic ont limité la casse en 2020

Pour Keolis, l'année 2020 s'est conclue par une baisse de 7,5 % du chiffre d'affaires (6,1 Mds€). Pour cet opérateur de mobilité, l'impact de la crise sanitaire a été de - 189 M€.

Keolis
Un chiffre d'affaires en baisse de 7,5 %

« *Le groupe a su limiter les impacts financiers de la pandémie en mettant en place des plans d'action rigoureux qui ont permis de préserver notre bilan et de contenir notre dette* », a expliqué le 9 mars 2021 Marie-Ange Debon, présidente du directoire de Keolis, lors de la présentation des résultats obtenus en 2020. Avec 68 500 salariés, le groupe Keolis, implanté dans 15 pays, a enregistré une perte de chiffre d'affaires conséquente. Celui-ci s'est établi à 6,1 Mds€, en recul de 7,5 % par rapport à 2019. En cause, trois principaux facteurs : une chute de la fréquentation liée aux confinements dont l'intensité a varié d'un continent à l'autre. Le second facteur est lié à l'effondrement des transports occasionnels, touristiques et aéroportuaires. Des secteurs qui représentent 10 % de l'activité de Keolis. Enfin, le stationnement a été fortement impacté et s'est traduit par une baisse de 24 % du chiffre d'affaires d'Effia. En matière comptable, ces éléments se sont traduits par les indicateurs suivants. La rentabilité opérationnelle du groupe (EBITDA récurrent) s'élève à 532 M€ (- 24 %), tandis que le résultat net récurrent s'établit à - 101 M€. La dette nette se chiffre pour sa part à 1,03 Mds€, en recul de 7,8 %.

Résilience

Pour réduire l'impact de la crise, le groupe a pris très rapidement des mesures opérationnelles et de fonctionnement pour réaliser des économies : recours au chômage partiel, sélectivité et report des investissements, arrêt des activités aéroportuaires en Ile-de-France, moratoire sur l'intérim... Ce plan d'économies qualifié de "*robuste*" par Katheleen Wantz O'Rourke, directrice exécutive finance et juridique, a permis de réduire l'impact du Covid de 519 M€ à 189 M€. En France, Keolis a vu la totalité de ses contrats renouvelés. Avec les nouveaux appels d'offres remportés, cela représente un volume d'affaires annuel de 171 M€. A l'international - où le groupe réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires - Keolis a remporté des contrats majeurs en Australie, au Danemark, aux Etats-Unis et en Chine. Ces gains s'ajoutent aux contrats ferroviaires prolongés à Boston, Washington et à Londres. « *2020 a été une année d'adversité qui a révélé notre capacité de résilience, de mobilisation et a enrichi le dialogue avec nos clients. Au-delà de ces résultats, je souhaite réaffirmer ma confiance dans le transport public, dans l'entreprise et dans notre capacité à accélérer la transformation en matière digitale, d'innovation et de transition énergétique* », a indiqué Marie-Ange Debon.

Transdev perd 9 % de chiffre d'affaires

Chez Transdev, le chiffre d'affaires s'est établi à 6,75 Mds€ en 2020. L'impact Covid s'est chiffré à 285 M€.

« *En 2019, nous avions clôturé l'exercice avec plutôt de bons résultats* », a rappelé Thierry Mallet, le président-directeur général du groupe Transdev, lors de la présentation de ceux de 2020, le 10 mars 2021. « *La propagation de la pandémie et les impacts sur son activité ont conduit le groupe à prendre des mesures exceptionnelles afin de limiter les pertes, préserver des marges de manœuvre financières et assurer sa capacité à rebondir* ». L'objectif principal de la filiale de la Caisse de dépôts a été de « *de protéger le cash pour faire tourner la maison* », a indiqué Marcos Garcia, directeur financier du groupe. Pour cela, des activités ont été réorganisées et des plans d'économie et de contrôle des coûts ont été mis en place. Par ailleurs, le recentrage stratégique avec des cessions de sociétés et la restructuration d'actifs en Allemagne ont été accélérés. « *Cela nous a permis de réduire de 558 M€ le montant de la dette (1,3 Mds€) et assainir les comptes* », affirme le directeur financier. Pour autant, la baisse de la fréquentation (estimée en moyenne à 46 % dans 16 pays), a entraîné un recul du chiffre d'affaires de 6,75 %. Celui-ci s'est établi à 6,75 Mds. Le résultat net part du groupe s'est pour sa part traduit par une baisse de 109 M€, tandis que l'EBITDA s'est chiffré à 521 M€. L'impact de l'épidémie a été évaluée à 285 M€, dont 148 M€ en France. Transdev a malgré tout maintenu ses investissements à hauteur de 721 M€ avec une priorité donnée aux projets de transition énergétique et digitaux.

1,5 Mds€ de contrats obtenus en 2020

Le groupe a également poursuivi son développement commercial. « *Nous avons réussi à enregistré 1,5 milliard d'euros de nouveaux contrats dans le monde* », affirme Thierry Mallet. Ce groupe, constitué de 83 000 collaborateurs, est implanté dans 17 pays. Il réalise 2,5 Mds€ de son activité en France, tandis que la zone euro pèse 64,2 % du chiffre d'affaires. En France, Transdev a remporté des contrats de bus en Ile-de-France, dans les départements (Oise, Dordogne...) et dans plusieurs agglomérations (Istres, Chartres...). A l'international, Transdev a été renouvelé ou a décroché de nouveaux marchés aux Etats-Unis, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Australie, en Suède et en Colombie. « *Notre priorité n°1 pour 2021 sera de faire revenir les passagers vers les transports public. En sachant que ceux qui ont choisi la voiture, le télétravail ou le vélo ne reviendront pas* », estime le P-dg. Lequel ne cache pas son ambition de faire de Transdev un acteur majeur dans l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France. « *Nous allons ressortir gagnants* », affirme Thierry Mallet. Aujourd'hui, les activités dans cette région rapportent 500 M€ à Transdev. « *Nous pouvons faire beaucoup mieux ! C'est une course de fond que nous avons entreprise* ».

« L'Allemagne et les Pays-Bas ont compensé les pertes de recettes »

Lors de la présentation des résultats de Transdev, Thierry Mallet n'a pas manqué de souligner que les autorités organisatrices de la mobilité d'Allemagne et des Pays-Bas ont compensé en totalité ou en partie les pertes de recettes liées à la baisse du trafic. « *En Allemagne, les AOM ont débloqué 3 Mds€ en 2020 et autant le seront en 2021. Toutes les régions vont compenser à 100 % les pertes de recettes commerciales* », a-t-il expliqué. « *Aux Pays-Bas, les autorités ont débloqué des compensations à hauteur de 93 %. Dans les autres pays, comme les USA, les AOM ont accordé des subventions* ».

RATP : recul du chiffre d'affaires de 3,2 %

Le groupe RATP a réalisé en 2020 un chiffre d'affaires de 5,5 Mds€, en recul de 3,2 %. La Covid a grevé ce résultat de 414 M€.

La chute historique du trafic en Ile-de-France (- 43 %) liée aux confinements, au couvre-feu et au conflit social de janvier 2020 a grevé le chiffre d'affaires du groupe RATP de 414 M€. Celui-ci s'est établi à 5,523 Mds€, en baisse de 3,2 % par rapport à 2019.

La crise sanitaire a également impacté le résultat net part du groupe de - 134 M€. Soit une variation de - 202 %. Le résultat opérationnel (EBIT) est de 99 M€ et la dette nette s'est élevée à 5,544 M€, en croissance de 7 %. Et ce malgré les 200 M€ d'économies réalisées par l'EPIC permettant à la RATP d'absorber l'intégralité des surcoûts liés à la crise sanitaire. « *La crise sanitaire sans précédent que nous vivons a fortement pesé sur les résultats du groupe en 2020. Cependant, je veux retenir de cette année la mobilisation sans faille des salariés qui a permis d'assurer la continuité d'un service public essentiel au bon fonctionnement du pays, et de poursuivre résolument les chantiers majeurs de développement et de modernisation du réseau de transport francilien* », a indiqué Catherine Guillouard, présidente-directrice générale du groupe RATP qui emploie 65 000 salariés. A noter qu'en Ile-de-France, la manque à gagner sur les recettes voyageurs (- 900 M€) a été amorti à hauteur de 751 M€ principalement par le mécanisme contractuel de partage du risque recette avec Ile-de-France-Mobilité, l'autorité organisatrice de la mobilité. En ce qui concerne les filiales du groupe, le chiffre d'affaires est lui aussi en baisse de 138 M€ (-10,2%).

Développement des filiales

En 2020, RATP Dev a malgré tout poursuivi son développement. La filiale est désormais présente dans 13 pays. En France, elle a décroché les réseaux de Quimperlé et du Mantois (Optile).

La filiale Régionéo a été créé avec Getlink dans l'objectif de se positionner sur les marchés ferroviaires régionaux en perspective de leur ouverture à la concurrence.

Pour le Grand Paris Express, RATP Dev a créé un partenariat avec le groupe singapourien ComfortDelGro Transit et Alstom pour répondre aux appels d'offres des lignes 15, 16 et 17. A l'international, la filiale a remporté l'exploitation et la maintenance de l'ensemble des bus en Toscane et a signé un contrat au Caire pour la gestion de la ligne 3 du métro. Par contre, la crise sanitaire n'a eu qu'un impact limité sur le développement de RATP Smart Systems qui a progressé de 40 %. Pour sa part, la société d'ingénierie Systra (dont le groupe RATP est actionnaire à hauteur de 43,4 % du capital aux côtés de la SNCF) a enregistré 726 M€ de prises de commandes en 2020.

La crise sanitaire n'a pour autant pas obéré les capacités d'investissements du groupe. Au total, ils se sont élevés à 1,88 Mds€ (+ 1,9 %) et ceux en Ile-de-France ont été de 2,204 Mds€ (+ 3,4 %). ■

CHRISTINE CABIRON

EVOLUTION/DSP

Thionville confie ses transpor

© JULIO PELAEZ

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMiTU) de Thionville-Fensch a confié à Keolis l'exploitation et la maintenance de son réseau de bus. Celui-ci était auparavant géré par la société publique locale Trans Fensch. Face à une dérive des coûts, les élus ont décidé d'opter pour une délégation de service public de 5 ans.

« *Le mode opératoire en SPL ne répondait plus à nos attentes* », explique Bernard Veinnant, vice-président en charge de l'exploitation du réseau urbain Citéline au sein du SMiTU. Ce syndicat mixte organise les transports publics à l'échelle de 35 communes, dont les communautés d'agglomération de Thionville Portes-de-France et de Val de Fensch. Soit un territoire qui regroupe 190 000 habitants et dont la particularité est d'être transfrontalier avec le

ts publics à un opérateur privé

Luxembourg. « *Nous constations une forte dérive des coûts et de la fréquentation. De plus, le service ne correspondait plus du tout à ce que nous attendions* ». A cela s'ajoutaient des relations « *très difficiles* », entre la direction de la SPL et le SMiTU et un taux d'absentéisme « *énorme* » de 25 %. « *Il nous a donc paru nécessaire de provoquer un électrochoc en confiant la gestion des transports publics à un opérateur privé dans le cadre d'une délégation de service public* », affirme le vice-président. La SPL TransFensch, créée en 2013, sera dissoute. Les 270 salariés (dont 200 conducteurs) seront repris par Keolis, encadrés par une nouvelle équipe de direction.

Bernard Viennant

Une DSP de 5 ans

Keolis a été retenu parmi trois autres candidats : Transdev, le groupe espagnol Moventi Marfina (qui opère le réseau urbain de Montbéliard) et la société Sadap, filiale des autocars Piot. Après trois rounds de négociations, le SMiTU a opté pour l'offre de Keolis. « *Non pas car elle était la moins chère – c'était le cas de Transdev – mais pour sa capacité à améliorer la relation client, optimiser l'offre de transport et nous accompagner dans la préparation du bus à haut niveau de service qui sera mis en service le 1er janvier 2026* ». Ce contrat génèrera au délégataire un chiffre d'affaires cumulé de 90 M€. Il prendra effet le 1er avril 2021 pour une durée de 5 ans. « *Keolis a toutes les cartes en main pour travailler en harmonie avec le SMiTU, remotiver les équipes et nous démontrer son expertise et sa compétence pour développer les transports publics* ». Car tel est bien l'objectif des élus thionvillois. « *Nous avons été séduits par le professionnalisme de Keolis en matière de diagnostic et d'optimisation de l'offre car nous sommes confrontés à la nécessité de maîtriser les coûts* ». Avec un budget de 13 M€ annuel et une enveloppe de 3,9 millions de km, Keolis va mettre en place un réseau structuré articulé autour de 17 lignes structurantes, 29 lignes complémentaires et 20 lignes de transport à la demande. « *Il faudra largement informer les voyageurs car il y a toujours une résistance au changement* », rappelle Bernard Veinnant. Keolis a prévu de mettre en place des points "bus infos" dans les différentes communes de l'agglomération. Il est également programmé de déployer un nouveau site internet et de lancer une application mobile dédiée au transport à la demande et au transport des personnes à mobilité réduite. En 2019, le réseau Citéline a réalisé près de 5 millions de voyages et enregistré 3 M€ de recettes commerciales. A ce titre, Keolis s'est engagé à les accroître de 12,6 % d'ici 2025.

Un BHNS électrique

La filiale de la SNCF va surtout accompagner le SMiTU dans la préparation de son projet phare qu'est la construction de deux lignes de bus à haut niveau de service. Ce BHNS, baptisé Citézen, s'étendra sur 32 km et comptera 67 stations. Il reliera d'une part la

> *La gare SNCF deviendra alors un pôle d'échanges multimodal essentiel, avec des lignes ferroviaires à destination du Grand-Duché du Luxembourg.*

ville d'Hayange à celle de Yutz et d'autre part Yutz à Metzange. Le tout avec un tronc commun de 2,4 km traversant le centre-ville de Thionville. « *La gare SNCF deviendra alors un pôle d'échanges multimodal essentiel, avec des lignes ferroviaires à destination du Grand-Duché du Luxembourg* ». Cette nouvelle organisation de la mobilité sera complétée par la construction de parcs-relai à chaque terminus des deux lignes de BHNS. Elle offrira alors une alternative aux 110 000 transfrontaliers qui vont travailler quotidiennement au Luxembourg. « *Nous allons devoir construire deux ponts pour franchir la Moselle et les voies ferroviaires situées à proximité de la gare de Thionville. Ces ponts seront réservés aux transports publics car il faut les extraire de la circulation afin d'accroître leur attractivité* ». Les deux lignes de BHNS bénéficieront d'aménagements urbains de type voies réservées et priorité aux feux. Dans les parties denses, ils évolueront sur des voies dédiées. Le service fonctionnera d 6 h 30 à 23 h, à raison d'une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et de 15 minutes le reste de la journée.

200 ME d'investissement

Citézen représente un investissement proche de 200 M€. Il a été subventionné par la Banque européenne d'investissement (100 M€), un conglomérat de banques (60 M€), l'Etat (10 M€) au titre de l'appel à projet « Transports collectifs et mobilité durable » et par le dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est (DIRIGE). Le reste est autofinancé par le SMiTU, dont une partie est issue du versement mobilité. Cette taxe prélevée sur les entreprises et administrations de plus de 11 salariés, génère en moyenne 22 M€ par an. Le coût total d'investissement intègre l'acquisition de 27 bus électriques de 18 mètres, des systèmes de rechargement et la construction d'un nouveau dépôt. « *Keolis mettra en place une équipe dédiée au BHNS en 2025 pour effectuer les tests et former les salariés : à la fois les conducteurs mais aussi les agents de maintenance* ». Car la volonté des élus est aussi de procéder au renouvellement des 134 bus par des véhicules électriques. « *Ce choix s'inscrit dans l'évolution écologique que nous voulons donner à notre territoire* », rappelle Bernard Veinnant. ■

Christine Cabiron

Mobilités Magazine "Abonnement de 2 ans"

Chaque mois une analyse pertinente de l'actualité du transport public

Mobilités Magazine, titre de la presse professionnelle dédié au transport public, a su en quelques années s'imposer comme la référence dans son domaine.

Conçu par des journalistes chevronnés, tous spécialistes du secteur, il aborde chaque mois sans détours les principaux thèmes qui font désormais évoluer l'organisation et les différents métiers de la mobilité.

Mobilités Magazine - abonnement 2 ans

320 € TTC **22 numéros + 8 hors-série**

Gagnez 2 numéros

Je règle ☐ par chèque à l'ordre de *TG PRESS*

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° : ____ ____ ____ ____

expire fin : ____ cryptogramme n° : ____

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

Date et signature obligatoires

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ M.

Nom : ..... Prénom : .....

Société : .....

Adresse : ☐ professionnelle ☐ personnelle. *(afin de vous assurer une meilleure réception)*

.....

Code postal : ____ Ville : .....

Pays : .....

Fonction : .....

Tél. : ☐ professionnel ☐ personnel ____

Email : .....

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

☐ *Je souhaite recevoir une facture.*

Mobilités magazine est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison. - abt.tgpress@gmail.com

COVID / Industrie

Après un an de pandémie, com

Iveco Bus, Urbanway NP1

Man, Lion's City 12E

Cela fait maintenant plus d'un an que la France, l'Europe et le reste du monde sont confrontés à la pandémie de Covid-19. Comment se porte aujourd'hui le marché des autocars et des autobus après ces mois de confinement et de couvre-feu, entre espoirs d'une reprise fin 2020 qui n'a pas eu lieu et manque de visibilité pour l'avenir ?

Après avoir interrogé plusieurs constructeurs de véhicules de transport en commun, nous avons pu dresser un bilan de la situation actuelle. Il est clair et évident que l'activité touristique a été stoppée nette pour toutes les entreprises. Certains constructeurs sont plus impactés que d'autres, suivant leur implication dans cette branche d'activité et cela est variable également en fonction des pays.

Au cours de l'année qui s'est écoulée, le rythme des commandes s'est ralenti, certaines usines ont dû fermer par manque d'approvisionnement de leurs fournisseurs ou pour des cas d'employés contaminés par le covid-19. Cependant, globalement, les constructeurs ont pu faire face à une année 2020 plus que compliquée.

En effet, les carnets de commandes étaient déjà bien remplis avant le début de la crise, et tant qu'il a été possible de produire, les constructeurs se sont employés à le faire dans le respect des règles strictes imposées par les gouvernements. Ainsi, à la fin du premier confinement, certaines usines ont pu redémarrer immédiatement grâce à une anticipation du déconfinement en interne. Elles seront cependant freinées chez certains, le temps que les sous-traitants remettent leur outil industriel en route et que les livraisons reprennent un rythme normal.

S'adapter à la situation

En parallèle, les constructeurs ont mis en place des solutions pour accompagner leurs clients à protéger leur personnel roulant avec des équipements de protection anti-Covid. De même, ils ont pu proposer des reports de paiement pour soulager la trésorerie des transporteurs les plus impactés par l'arrêt complet du tourisme.

Si les carnets de commandes étaient pleins avant la crise, le rythme a fortement baissé depuis le printemps 2020. Entre les élections municipales et la pandémie,

ment se porte le marché ?

Scania Citiwide

Volvo 7900 Electrique articulé

> Les constructeurs ont mis en place des solutions pour accompagner leurs clients à protéger leur personnel roulant avec des équipements de protection anti-Covid.

les prises de décisions de certaines collectivités ont été retardées ou reportées. Selon plusieurs constructeurs, il y a pour l'heure peu d'annulations de commande, les transporteurs et les collectivités font le choix de reporter les livraisons ou d'étaler celles-ci sur une plus longue période pour s'adapter à l'évolution de la situation.

Au final, si l'année 2020 se termine avec des immatriculations à un niveau inférieur à celui de 2019, toutes catégories confondues, la situation, pour l'heure, n'apparait pas alarmante pour les constructeurs. 2020 aurait été pour certains une bonne année au niveau des ventes comme pour Scania qui enregistre un record de ses ventes d'autobus, notamment lié à la commercialisation de son nouveau véhicule urbain, le Citywide qui se décline autant en version hybride, gaz ou électrique qu'en différentes longueurs jusqu'à 18 mètres.

Du côté d'Iveco Bus, entre un carnet de commandes plein avant le premier confinement et un redémarrage rapide de ses usines à

© JACKY FONTAINE

la fin de celui-ci, l'entreprise a réalisé une année 2020 plutôt correcte. La présence du constructeur sur le marché du car de tourisme et des services SLO, en France, étant assez faible, l'impact de l'arrêt brutal de ceux-ci est plus modéré sur son activité globale.

La valorisation du parc

L'une des principales inquiétudes des constructeurs est la valorisation des parcs de véhicules. Que ce soit chez les transporteurs ou chez les constructeurs, les véhicules, qu'ils roulent ou non, perdent de la valeur chaque mois qui passe. S'il ne génère pas de chiffres d'affaires en face, c'est une pure perte. De plus, les normes et les besoins évoluent très rapidement, avec la transition énergétique et la loi LOM. Si un report des échéances de ses évolutions législatives est actuellement discuté, rien ne garantit qu'il sera accepté. Certains véhicules dans les parcs V.O. risquent de se retrouver sur la touche rapidement et de voir leur valeur fondre comme neige au soleil s'ils ne sont plus utilisables en exploitation.

D'autre part, les véhicules de tourisme, qui dorment sur les parcs d'occasion, ont été acquis pour une valeur dans le but de les revendre assez rapidement, mais avec l'arrêt quasi total de l'activité, ils n'ont pas trouvé preneurs pour l'heure, et leur valeur de revente risque de rapidement être inférieure à la valeur à laquelle ils ont été acquis, si ce n'est pas déjà le cas...

Selon plusieurs constructeurs, il y a pour l'heure peu d'annulations de commande, les transporteurs et les collectivités font le choix de reporter les livraisons ou d'étaler celles-ci sur une plus longue période pour s'adapter à l'évolution de la situation.

2021, pas mieux que 2020

Avec un troisième confinement qui s'installe au cours du mois de mars 2021 dans certains départements de l'Hexagone, il est difficile de voir la sortie du tunnel. Si du côté de Volvo et de MAN, on garde l'espoir d'une reprise en fin d'année, chacun sait qu'il faut naviguer à vue et s'adapter au quotidien à l'évolution de la situation.

Il est ainsi difficile de se projeter dans les mois à venir, mais la tendance semble indiquer que 2021 ne sera pas une grande année pour l'autocar et l'autobus. Entre les budgets gelés et les reports de commandes, les constructeurs ne s'attendent pas à faire une très bonne année. L'heure est surtout à l'accompagnement de leurs clients.

L'évolution de la législation autour des carburants plus vertueux pouvant remplacer le gasoil, pour les moteurs diesel comme le B100, et les incitations fiscales pour le passage à des véhicules plus respectueux de l'environnement, aideront à soutenir un marché perturbé, mais sans faire de miracle pour autant.

Les ventes d'autobus et d'autocars reprendront certainement un rythme plus normal à partir du second semestre 2021, mais les immatriculations seront très certainement encore en baisse cette année.

Même dans les transports urbains, le renouvellement qui s'impose à tous pour réduire les émissions polluantes au cœur des villes sera impacté par les nouvelles habitudes de déplacement et de travail que les Français ont tous pris pendant cette année particulière.

Le télétravail s'étant généralisé, même une fois la pandémie achevée, de nombreux salariés continueront à le pratiquer régulièrement, ce qui aura pour effet de désengorger les transports urbains et périurbains. Une baisse de 20 % de la fréquentation de ceux-ci pourrait être enregistrée d'après une récente étude de l'UTP, ce qui aura un impact sur l'offre de transport dans chaque région.

Mais comme depuis le début de la crise du Covid-19, l'heure est à l'incertitude. Entre un troisième confinement partiel localisé et un potentiel retour à la normale, l'ensemble des acteurs du transport naviguent en eau trouble. L'essentiel est de préserver l'activité et de continuer d'avancer sur les différents dossiers.

Le retour au niveau des ventes de véhicules de transport de personnes de 2019 n'est pas espéré avant 2022, voire 2023...

ARNAUD MARCHAL

Pour anticiper l'avenir, vous pouvez,

acheter pour 172 € de boites de conserve

Ou vous pouvez,

vous abonner à Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année

Bulletin d'abonnement

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

France Métropolitaine 172€ Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

MOBILITÉS magazine

☐ par chèque à l'ordre de *TG PRESS*

☐ par carte bancaire (sauf American express)

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

expire fin : ⌊_⌊_⌊_⌋

cryptogramme n° : ⌊_⌊_⌋

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

Date et signature obligatoires

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

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

A l'adresse : .....

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : ..... Prénom : .....

Société : .....

Adresse : ☐ professionnelle ☐ personnelle

(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

.....

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

Pays : .....

Fonction : .....

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

Email : .....

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

Retournez ce bulletin par courier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

mobilitésmagazine.com

Greenmot se lance sur

Le spécialiste de la performance énergétique caladoise Greenmot veut profiter de la transition énergétique amorcée pour se positionner comme le spécialiste du verdissement des flottes d'autobus. L'expérimentation qui va démarrer prochainement, à Villefranche-sur-Saône, devrait lui permettre d'avoir des arguments, notamment auprès des flottes des Autorités Organisatrices des Mobilités.

Créée en 2010 à Villefranche-sur-Saône par Stéphane Londos, la société Greenmot n'a pas tardé à s'imposer parmi les expertes en ingénierie moteur. Elle était jusque là spécialisée sur l'identification des sources d'amélioration d'un véhicule, afin d'en réduire sa consommation d'énergie. Un métier décliné à travers trois pôles : le testing, l'engineering et le manufacturing. Toute une série de tâches mises en œuvre par des méthodologies et des mises au point au profit des constructeurs de véhicules lourds et légers. Ce savoir-faire a hissé Greenmot au sommet des spécialistes de l'ingénierie de véhicules industriels. Les travaux sont effectués par une équipe d'une soixantaine de salariés, dont 40 ingénieurs. Ils ont conduit Greenmot à réaliser un chiffre d'affaires de 5 M€ en 2019, puis 7 M€ l'année suivante.

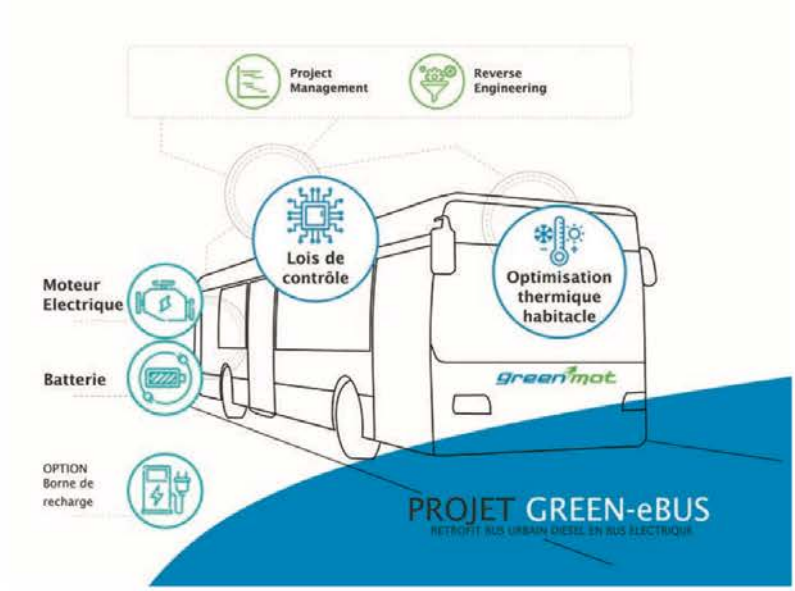
Stéphane Londos sur le site Greenmot de Villefranche-sur-Saône.

Le tournant de l'arrêté du 13 mars 2020

Pourtant, à partir de mars 2020, la crise sanitaire a provoqué un gel de l'activité. Greenmot en profitait pour saisir aussitôt l'opportunité apportée par l'arrêté du 13 mars 2020. Celui-ci autorise en effet, mais sous condition, la transformation de l'énergie thermique en une énergie verte. Transformer un modèle de bus urbain diesel en un bus électrique à batteries est désormais devenu, depuis cette date, l'axe de développement actuel de Greenmot. Il s'agit du programme Green-eBus. Pourtant, les contraintes sont nombreuses. Cette transformation doit s'effectuer en l'absence de modification des dimensions de l'autobus (longueur, hauteur, largeur). La variation du

le rétrofit

poids total doit être maîtrisée et encadrée, et l'intégrité de l'architecture doit être conservée. Cependant, cet arrêté du 13 mars exonère Greenmot d'une totale indépendance vis-à-vis du constructeur. Une fois la transformation effectuée, l'homologation est simplifiée et s'effectue auprès de l'UTAC. Le bus change de catégorie et se voit attribuer une nouvelle plaque.



Mise au point d'un démonstrateur

Cette transformation vise à ce jour essentiellement les autobus de 12 mètres et qui ont plus de cinq ans d'âge, au-delà de leur période de garantie. Elle s'inscrit en parfaite adéquation avec la politique actuelle menée en matière de transition écologique, en lien avec la Loi d'Orientation des Mobilités. Elle permet de revaloriser les flottes diesel actuelles, d'allonger leur durée de vie et donc d'optimiser les coûts du transport public. Egalement, elle s'inscrit dans la prochaine généralisation, sur la plupart des territoires métropolitains, des Zones à Faibles Emissions (ZFE) et de leurs contraintes. C'est en raison de tout cela que Greenmot a intégré le Programme d'Investissement d'Avenir (PIA) porté par l'Ademe. Le dossier déposé en juin dernier, a été validé en fin d'année 2020 avec, à la clé, un financement à hauteur d'un million d'euros. Le calendrier du projet est maintenant calé. Pour mettre au point les outils nécessaires et disposer d'un kit qui réalise concrètement la transformation de chaque véhicule, la société va dans un premier temps se doter d'un démonstrateur. Clin d'œil de l'Autorité Organisatrice des Mobilités de la Métropole de Lyon, qui gère également le réseau de transports en commun « Libellule », de la collectivité de communes Villefranche-Beaujolais-Saône, là où est justement installé Greenmot, ce démonstrateur sera étudié à partir d'un autobus Iveco Urbanway, fourni par le Sytral, à titre de test. « *Car il s'agit de vérifier que les performances de l'autobus soient conformes aux attentes, que l'autonomie soit comparable aux autobus de même série* » précise Stéphane Londos. A l'été 2022, le démonstrateur et l'autobus seront opérationnels pour une mise à l'épreuve. Par ailleurs, le projet du Green-eBus s'est aussi inscrit dans le Plan de Relance « Territoires d'Industrie » avec également une subvention de 0,5 M€ qui sera investie pour la préparation de l'industrialisation du kit, prévue donc pour la fin de l'année prochaine.

> **Le marché du véhicule d'occasion va gonfler.**

Une unité de production supplémentaire de 3 500 m² à Villefranche-sur-Saône

La livraison des premiers kits de rétrofit est donc prévue à compter de la fin de l'année 2022. Cette idée d'offrir une alternative à l'obsolescence du matériel roulant et de proposer aux propriétaires de flottes d'autobus, les Autorités Organisatrices des Mobilités, une opportunité d'allonger la durée de vie de leur matériel roulant tout en participant à la transition écologique fait son chemin. « *Nous savons que Barcelone réfléchit depuis longtemps à ce type d'opération, nous sommes en contact avec plusieurs autorités organisatrices telles que Ile-de-France Mobilités et d'autres* » assure Stéphane Londos. A partir de là, les cadences de l'entreprise prévoient le traitement de 200 autobus en 2023, 300 autobus en 2024 et 400 autobus en 2025. En Europe, qui sera

Greenmot fournit le « G-Robot » à l'Université Polytechnique des Hauts-de-France

Fin mars, la société caladoise Greenmot vient de fournir, au Laboratoire d'Automatique, de Mécanique et d'Informatique Industrielles et Humaines (Lamiih) de l'Université Polytechnique des Hauts-de-France, son G-Robot. Cet outil hautement technologique répond aux besoins de répétabilité indispensable à la réalisation d'essais véhicules, notamment lors de cycles de conduite répétitive. Mis au point par les équipes Greenmot, depuis sa conception en bureau d'études jusqu'au montage, c'est un outil qui a été développé pour s'installer sur tout type de banc et dans tout type de véhicules. « *Nous sommes ravis d'avoir pu répondre au cahier des charges et d'avoir été retenus pour accompagner les équipes de Lamiih dans l'amélioration de leurs moyens d'essais* », s'est félicité Serge Moling, chef du Projet. G-Robot s'adapte à la voiture particulière, comme aux bus et camions, équipés de boites de vitesse manuelles ou automatiques, en conduite à gauche ou à droite, et sur des motorisations thermiques, hybrides, électriques, au gaz ou autres. G.Robot commence ainsi une nouvelle vie. Car cet équipement a déjà fait ses preuves puisqu'il était déjà utilisé depuis plusieurs années par les équipes de Greenmot, en particulier dans les cellules climatiques du centre d'essai de Villefranche-sur-Saône. Il enrichit l'équipement de Lamiih, déjà reconnu pour son expertise concernant les tests sur véhicules conventionnels et hybrides. Il fera avancer les connaissances en matière de consommation énergétique et d'électrification des véhicules.

son marché prioritaire, Greenmot a identifié 30 000 véhicules de ce type qui seraient susceptibles d'être intéressés par ce kit, dont 6 000 en France. Auparavant, les anciens véhicules qui sortaient des flottes, étaient revendus d'occasion à des réseaux africains ou asiatiques. « *Nous allons assister à une accélération de la sortie des parcs de ce type de véhicules thermiques, du fait des aides à la transition énergétique, le marché de l'occasion va grossir et provoquer une baisse des prix* », anticipe Stéphane Londos. Pour coller à ce marché, Greenmot a prévu une nouvelle unité de production. Egalement située à Villefranche-sur-Saône, elle s'étendra sur 3 500 m² et nécessitera l'embauche d'une centaine de nouveaux collaborateurs.

La constitution d'un réseau d'installateurs

Fabriqué donc dans cette nouvelle unité, la durée de fabrication du kit est estimée autour d'une quinzaine de jours et il conviendra pour l'installation d'immobiliser chaque véhicule une quinzaine de jours aussi. Ces kits seront installés au plus proche de la clientèle de façon à limiter l'immobilisation des autobus et leur retrait de l'exploitation. L'installation des kits s'effectuera par le biais d'installateurs agréés. D'où la constitution d'un réseau de partenaires (carrossiers, concessionnaires, entreprises de maintenance... « *Nous pensons qu'un par Région en France assurerait une bonne couverture du territoire* », envisage Stéphane Londos. Pour optimiser l'utilisation des batteries et de la recharge, Greenmot propose aussi une solution d'installation de bornes dans les dépôts de véhicules, en collaboration avec Siemens. Celle-ci peut aller jusqu'à la recharger de 90 autobus par nuit, avec 9 bornes de recharge. Au total, pour l'industrialisation de

ce kit de rétrofit, le montant total de l'investissement est estimé autour des 4 M€. Compte tenu des différents financements déjà acquis (Ademe, Plan de Relance...), Greemot est actuellement à la recherche de financements complémentaires à hauteur de 2 M€, à échéance du deuxième semestre de cette année.

Une filière Auvergne-Rhône-Alpes de rétrofit

Parallèlement à ces projets de constitution de réseau d'installateurs, Greenmot souhaite constituer une véritable filière française du rétrofit à l'échelle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La société est propriété pour la majorité de son capital de son président, Stéphane Londos. Figure aussi à ses côtés pour une faible part, le Fonds Régional d'Investissement-Siparex. Dans cette logique régionale, Greenmot est d'ores et déjà entrée en contact avec plusieurs entreprises du secteur.

Atelier mécanique, essai bus.

D'autres véhicules que les autobus, dans un deuxième temps

Au-delà du marché des autobus, le procédé est susceptible de s'adapter à bien d'autres véhicules. Ainsi, Greenmot est susceptible de s'adresser à tous les types d'engins motorisés, depuis les véhicules automobiles de particuliers jusqu'aux engins spéciaux militaires, même si pour chacun d'eux la performance n'est sans doute pas la même. « *Dans un deuxième temps et au-delà du marché des autobus, nous sommes également à même de transformer des véhicules industriels routiers ou non routiers* », envisage Stéphane Londos.

JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER

MOBILITÉS magazine

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

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

Faites le bon choix ! avec Mobilités Magazine !

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

mobilites.mag@gmail.com

Toute l'équipe commerciale de Mobilités Magazine est à votre écoute pour adapter vos moyens à vos besoins !

HCI

zéro émission & silencieux

AVEC OU SANS CONDUCTEUR ?

- **JEST** (22 places) et **ATAK** (52 places) tous deux électriques en exploitation dans plus de **30** villes françaises et dans plusieurs pays européens.
- **ATAK autonome électrique** déjà disponible
- **Autobus électriques 10** m, **12** m et **18** m **bientôt disponibles...**

hcigroupe.com

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

KARSAN
en coopération avec

Subventionné jusqu'à 30%

moēBUS