MOBILITÉS
magazine
N° 49
Juin 2021
ISSN 2552-2094

DÉSORMAIS AVEC VOTRE MAGAZINE !

LES TRAINS DE NUIT

Un enjeu national, oublié des élections régionales...

Cinq ans après leur quasi-disparition, les trains de nuit seraient-ils devenus un sujet politique en France ? Et même un sujet d'avenir, semble-t-il. Avec un retour annoncé au plus haut niveau de l'État et du Gouvernement, émaillé de nombreuses annonces et études qui se sont égrenées au fil des mois.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Lorient met le cap sur l'hydrogène

CARS ET BUS

Marché, l'état des lieux

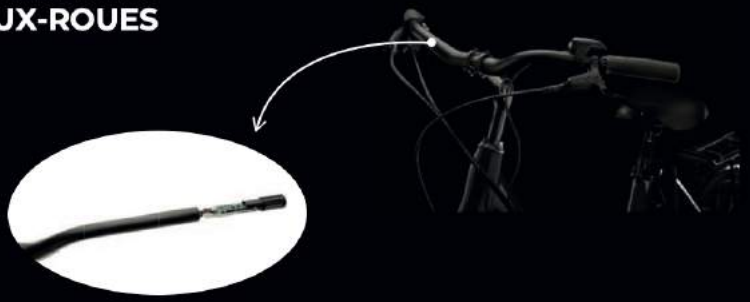
velco

VOS VÉHICULES CONNECTÉS
POUR AMÉLIORER LA GESTION DE VOTRE FLOTTE

1. APPLICATION MOBILE POUR VOS USAGERS

2. PLATEFORME DE GESTION DE FLOTTE

3. DES PRODUITS CONNECTÉS ADAPTÉS À VOS DEUX-ROUES



- Lutter contre le vol
- Augmenter la durée de vie de vos véhicules en anticIpant les besoins de maintenance
- Repenser vos schémas de circulation et les pistes cyclables

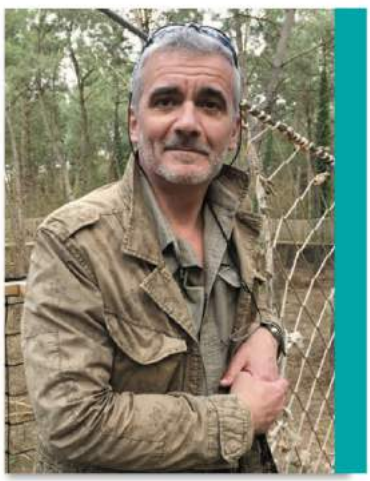
www.velco.tech

Suivre Velco sur LinkedIn
Actualités sur la mobilité urbaine connectée

Contact : contact@velco.fr

Le temps des tours de pass-pass

Le Français est un être politique par culture. Le temps des grandes manœuvres électorales étant venu, gageons qu'il ne sera pas dupe de toutes les promesses qui lui seront faites. Ajoutez à ce phénomène, déjà bien ancré dans les habitudes du personnel politique, une Banque Centrale Européenne qui crée des milliards sans compter, et le concept du « *quoi qu'il en coûte* » désormais érigé en philosophie existentielle, et nous devrions en effet assister à des campagnes dignes d'un poème de Prévert. Cette fois, le « pass » (concept flou mais moderne, qui tient a priori autant de l'attestation que du coupe-file) est à la mode. Après le pass Navigo, et l'Etudiant, voici donc venir le Culture, en attendant le Sanitaire... Autant d'outils marketing qui servent surtout à donner un petit air de jeunesse aux actions de nos gouvernants. Puisqu'ils sont censés ouvrir de nouveaux « droits » aux citoyens - considérés ici au passage comme de vulgaires consommateurs de services - on peut désormais s'attendre à voir un jour fleurir les pass Emploi, Formation, Retraite, Energie, voire Mobilités... dans le vocabulaire de nos futurs candidats.



Doit-on pour autant s'en inquiéter ? Le problème, c'est qu'il en va des promesses, mesures et autres pass comme des contrats d'assurance, le Diable se cache souvent dans les détails, c'est-à-dire dans les petites lignes en annexe ou les modalités d'application, présentes, mais surtout futures. A l'heure où certains sont bien décidés à imposer au plus grand nombre - et aux forceps - leurs vérités (par exemple en matière de transition énergétique...), n'oublions pas que ces fameux pass seront avant tout là pour ouvrir des portes que l'Etat se réservera d'abord le droit de maintenir fermées, selon son bon vouloir et son idéologie du moment. Autant dire que, quelle que soit la présentation du sujet, il conviendra, comme pour le Pass Sanitaire, de le prendre avec quelques pincettes avant que de s'en esbaudir, surtout dans un pays capable de produire avec délice quelque 300 000 normes pour régir nos existences...

PIERRE COSSARD / Directeur de la rédaction

Sommaire

P.14

P.18

P.20

P.24

P.28

P.34

P.38

© RODOLPHE DELAROQUE

P.6

P.40

P.46

6 A la une

Trains de nuit

6 A la une

P. 6 **Ferroviaire** - Le train de nuit : enjeu national oublié des élections régionales

14 Politiques & institutions

P. 14 **Interview** - Jean-Aimé Mougenot, directeur délégué pour SNCF Voyageurs

P. 18 **Interview** - Sébastien Miossec, président délégué de l'Assemblée des Communautés de France et président de Quimperlé agglomération

P. 20 **Interview** - Sébastien Beaudet, Vice-président Transports d'Ile-de-France

P. 24 **Micro-mobilité** - La pratique du vélo s'envole-t-elle vraiment ?

28 Opérateurs & réseaux

P. 28 **Entreprise** - L'autocar, c'est du transport public

P. 34 **Collectivité** - Lorient met le cap sur l'hydrogène

P. 36 **Agglomération** - L'agglo du Cotentin entame sa révolution de la mobilité

P. 38 **Entreprise** - L'entretien professionnel : évolution et projet de formation

40 Technologies & innovations

P. 40 **Industrie** - Marché des autocars et autobus : état des lieux

P. 46 **Micro-mobilité** - Vérités sur la trottinette électrique

Retrouvez toute l'actualité sur www.mobilitesmagazine.com

MOBILITÉS magazine

N°49 - Juin 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 : J.-François Bélanger ; Christine Cabiron ; Claude Cibille ; Dominique de la Tour ; Michel Chlastacz ; Hubert Heulot ; Arnaud Marchal ; Erwan Ternillon
Conception maquette/Rédacteur graphique :
Jean-Pierre Harostéguy
Rédactrice graphique : Isabelle Elie
Publicité et Annonces : publicite.tgpress@gmail.com
Abonnement : un an/11 numéros : 172 € TTC
abt.tgpress@gmail.com
Prix au numéro : 15,65 € TTC
Impression : 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

Encart jeté «Mobilités Magazine Autocars n° 19» 12 pages

Le train de nuit :

enjeu national oublié des élections régionales

Cinq ans après leur quasi-disparition, les trains de nuit seraient-ils devenus un sujet politique en France ? Et même un sujet d'avenir, semble-t-il. Avec un retour annoncé au plus haut niveau de l'État et du Gouvernement, émaillé de nombreuses annonces et études qui se sont égrenées au fil des mois. Pourtant, le sujet tarde à s'inviter dans les non-débats d'une campagne des élections régionales et départementales littéralement étouffée par la crise sanitaire.

« *Ça s'en va et ça revient* »... La chanson de Claude François serait-elle une illustration de la politique de l'État devenu éminent « stratège ferroviaire » ? Le réseau français des trains de nuit a presque totalement disparu en 2016-2017, puisqu'il s'est alors trouvé réduit aux deux squelettiques liaisons Paris-Valence-Briançon et Paris-Toulouse-Rodez/Latour-de-Carol [1]. Rétrospectivement, ce démantèlement s'avère être le résultat d'un contexte plus lié à une conjoncture politique et comptable qu'aux réalités économiques et à l'aménagement ferroviaire du territoire, alors ignoré par « l'État stratège ». Pourtant, en 2015, l'ARAFER (aujourd'hui ART, Autorité de régulation des Transports) notait qu'en dépit de son déséquilibre financier, le taux d'occupation des trains de nuit était supérieur de dix points à celui des TET !

La volonté politique semble cette fois se manifester en sens inverse. Puisqu'on assiste depuis quelques mois à une série d'annonces dont l'objectif final n'est ni plus ni moins que recréer un réseau de trains de nuit national et européen. Un renouveau dont l'arrière-plan général semble être porté par la prise de conscience des coûts environnementaux du transport aérien à courtes et moyennes distances. Une prise de conscience qui se manifeste le plus fortement dans les pays scandinaves et en Allemagne, et se résume dans l'expression suédoise *flygskam*, la « *honte de prendre l'avion* ». Dans ce contexte, les atouts du train de nuit sont évidents, puisqu'il élargit la zone de pertinence du rail bien au delà de la grande vitesse ferroviaire de jour située à 750 kilomètres jusqu'à 1 200, voire 1 500 kilomètres. Il offre ainsi le double intérêt d'une arrivée anticipée sur place également assortie de l'économie d'une nuit d'hôtel et d'un double pré et post-parcours aéroportuaire assorti de longs contrôles de sécurité...

Quand l'exemple autrichien stimule les Européens

On connaît le rôle stimulant joué dans le domaine des trains de nuit par les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) avec la rapide reprise par leur filiale spécialisée *Nightjet* d'une partie des relations de nuit abandonnées en bloc par la Deutsche Bahn en 2016. Le nouvel opérateur a peu à peu étendu ces relations dans de nouvelles directions en coopération avec la Suisse et la Belgique, comme avec ses voisins d'Europe centrale (Croatie, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovénie). En 2020, cette relance a été engagée également par l'opérateur indépendant tchèque *Regiojet*, fort du très rapide succès de ses trains de nuit vers Split sur la côte croate [2], tandis que les PKP polonais, qui continuent à gérer un réseau serré de trains de nuit intérieurs, proposaient une relation Varsovie-Bruxelles pour 2022. Et plus au nord, le Danemark et la Suède se joignaient au mouvement en voulant créer un train de nuit Göteborg-Copenhague-Hambourg-Cologne, après qu'une filiale locale de Transdev ait lancé un train de nuit Malmö-Berlin.

En décembre 2020, en guise de couronnement ferroviaire de la présidence allemande de l'Union

européenne, quatre opérateurs ferroviaires historiques (DB, SNCB, SNCF, ÖBB) ont décidé la création (ou le retour !) d'une série de cinq liaisons nocturnes entre Paris, Berlin, Vienne et Bruxelles (voir encadré). En France aussi la situation commence à bouger et l'actualité s'accélère. Les déclarations d'Emmanuel Macron lors de l'interview présidentielle du 14 juillet 2020 (« *On va redévelopper les trains de nuit parce que ça permet de faire des économies et [...] de réduire nos émissions de CO2* ») ont été suivies de celles de Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, qui a renchéri, estimant que « *l'impératif écologique fait émerger de nouvelles perspectives économiques pour les trains de nuit* ». En annonçant le retour (timide) de ces mêmes trains nocturnes à partir de 2022 sur Paris-Nice et Paris-Tarbes. Il ajoutait que quatre autres liaisons étaient à l'étude, en attendant mieux. « *Une dizaine d'ici 2030* », a-t-il précisé fin janvier 2021 à l'occasion de sa visite aux ateliers SNCF de Périgueux. D'ici 2023, ils rénoveront 93 voitures-couchettes (voir encadré).

Cette accélération du retour des trains de nuit semble s'insérer dans le cadre d'un autre retour en préparation, celui des TET, les Trains d'Équilibre du Territoire. Sacrifiés en 2016-2017 dans la même opération « *d'assainissement* » financier que les trains de nuit, une double opération préconisée en mai 2015 par le rapport de la Commission Duron (TET, *agir pour l'avenir*) rapport qui faisait suite à celui de la Cour des Comptes publié en février 2015. Aussi, le réseau des TET s'était, lui aussi, retrouvé réduit à sa plus simple expression[3].

Quand l'urgence climatique et les exigences politiques s'accordent

Ce double retour annoncé est lié aux préconisations d'une série d'études, dont celle sur les trains inter-régionaux (voir *Mobilités Magazine*, n° 46 de mars 2021) commandées par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) au ministère des Transports. Un ensemble traduit dans la législation sous la forme d'une annexe de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) dans le texte qui avait été transmis au Parlement fin 2019. L'annexe précise notamment que « *l'État étudie le développement de nouvelles lignes de Trains d'Équilibre du Territoire (voir encadré) en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau*

Comment créer un nouveau réseau de Trains d'Equilibre du Territoire

Parmi les rapports et études que les experts de la DGITM ont « sous le coude », les préconisations concernant les TET visent à la création (ou plutôt à la recréation !) de cinq liaisons en plus des cinq aujourd'hui subsistantes. Un ensemble qui serait d'ailleurs mis en cohérence avec les liaisons de nuit proposées dans les mêmes documents.

D'abord, les études proposent un prolongement vers Toulon et Nice de la liaison subsistante dite du *Grand Sud* (Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille). Une liaison qui, comme Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, pourrait bénéficier des nouvelles rames dites *Confort 200* récemment commandées au groupe espagnol CAF. Si l'option de 75 rames supplémentaires en sus des 28 rames en commande ferme est concrétisée*.

Ensuite, trois créations de dessertes seraient prévues. Sur la première (Toulouse-Montpellier-Nîmes-Avignon-Valence-Lyon), les trains pourraient rouler jusqu'à 200 km/h en empruntant l'axe classique de rive gauche du Rhône.

La deuxième (Metz-Nancy-Dijon-Lyon-Grenoble) permet de recréer la partie nord de la grande transversale Lorraine-Méditerranée.

Et la troisième (Nantes-Rouen-Lille), permet de combler un grand vide en matière de relations grandes lignes à l'Ouest de la France en desservant selon un long parcours en rocade Le Mans, Alençon, Lisieux, Amiens, Arras et Douai.

En outre, on retrouve un projet de liaison Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Soit par la création d'une offre de bout en bout, soit grâce à l'organisation de bonnes correspondances à Vierzon, à Nevers (Saincaize) ou à Moulins.

* Dans la synthèse des rapports publiée par notre confrère Mobilettre, le coût des besoins en matériels roulants destinés à ces nouveaux TET est évalué à 170 M€ avec des acquisitions qui pourraient s'insérer dans les actuels contrats-cadres. Soit cinq rames Coradia Liner bi-modes d'Alstom pour Nantes-Lille et dix rames Confort 200 de CAF pour les autres relations.

RNTP 2021

Toulouse
28–30 sept.

Rencontres nationales
du transport public

Le rendez-vous stratégique de la mobilité

RENCONTREZ NOS EXPOSANTS
et informez-vous sur les dernières tendances du secteur.

ASSISTEZ À NOS CONFÉRENCES THÉMATIQUES :
crise sanitaire, LOM, concurrence ferroviaire, versement mobilité, transition énergétique, smart city, nouvelles mobilités...

DÉCOUVREZ LES GRANDS PROJETS
de mobilité urbaine de Toulouse et de sa région.

rencontres-transport-public.fr

#RNTP

Un événement organisé par GIE Objectif transport public — Groupement des Autorités Responsables de Transport — GART | UTP — Union des Transports Publics et Ferroviaires

Partenaires institutionnels

La Région Occitanie Pyrénées · Méditerranée

tisséo COLLECTIVITÉS

ferroviaire et en précisant en particulier les conditions de l'amélioration (c'est nous qui le soulignons, ndlr) *des trains de nuit* ».
Propos politiques plutôt prudents au départ et progressivement précisés au cours des mois, puisqu'une partie des contenus de ces rapports et études a été progressivement dévoilée. Selon la curieuse technique de communication « au compte-goutte » adoptée pour publier (toujours partiellement à ce jour !) le rapport du Préfet François Philizot sur les *petites lignes*.

Ces études estimeraient le potentiel des trains de nuit à près de six millions de voyageurs en 2030, soit 3,3 millions de voyageurs en relations intérieures et 2,2 millions de voyageurs en relations internationales de, et vers la France. En raison de l'importance de ce potentiel, le mutisme officiel qui empêcherait le débat est dénoncé par le collectif « *Oui au train de nuit* ». Dans un communiqué du 13 avril 2021, il constate que (durant cette officielle « Année européenne du rail 2021 » !) la publication de ces documents était bloquée depuis neuf mois. Pourtant, selon les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités, ils auraient dû être publiés... dès juin 2020 !
Au-delà de la polémique, il convient de constater que les propositions des études et rapports concernant les trains de nuit se trouvent franchement en rupture avec la précédente démarche, celle du démantèlement du réseau au coup par coup et liaison par liaison qui a abouti à la situation actuelle de quasi-vide dans ce domaine.

VERS UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRAINS DE NUIT À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

Le retour à court terme des relations de nuit envisagé par la DB, les CFF, les ÖBB et la SNCF recrée une sorte de réseau de base ouest-européen qui est composé de cinq relations à mettre en place en cinq ans. Soit, successivement, Zurich-Amsterdam, Vienne-Munich-Paris (décembre 2021), Zurich-Milan-Rome (décembre 2022), Berlin-Paris et Berlin-Bruxelles (décembre 2023) et Zurich-Marseille-Montpellier-Barcelone (décembre 2024).
Le schéma des liaisons internationales à partir de la France, esquissé par les études françaises, s'appuie à la fois sur cette esquisse des quatre réseaux européens pour l'horizon 2024 et sur les « corridors » parallèlement identifiés pour le réseau des trains de nuit intérieurs. Ainsi, ce schéma intègre les futures lignes Paris-Vienne et Pari-Berlin et ajoute une branche de et vers Metz et Strasbourg à l'axe Zurich-Barcelone. Et il recrée des relations Paris-Bordeaux-Madrid, Paris-Perpignan-Barcelone et Paris-Dijon-Milan-Rome/Venise. De plus, il ressuscite une branche de l'historique « Nord-Express » avec un axe Paris-Bruxelles-Hambourg-Copenhague-Malmö.
Un réseau relancé qui va poser la question de l'utilisation nocturne de la LGV* Perpignan-Figuera-Barcelone pour les trains d'origine et à destination de Paris. Comme aussi, à moyen terme, celle du futur « Y basque » à grande vitesse au profit de la relation Paris-Madrid. Même si les matériels « Talgo » à écartement variable de la RENFE peuvent toujours proposer une version contemporaine du regretté *tren hotel* disparu en 2013.

* Dans un communiqué daté du12 décembre 2020, la FNAUT préconisait l'utilisation organisée des LGV pour les trains de nuit. Soit avec des matériels à 200 km/h, soit avec des rames TGV adaptées et réutilisables pour les trains de jour.

D'autant plus que les urgences climatiques et les exigences politiques s'accordent cette fois pour affirmer l'idée structurante d'une « vision réseau ». C'est donc celle qui semble se mettre en place, dans la mesure où les études démontreraient que le retour ponctuel de lignes relancées au cas par cas ne peut qu'être contre-productif. Aussi bien économiquement que politiquement. Donc, vive « l'effet-réseau » !

Des « corridors » pour structurer un nouveau réseau de trains de nuit

Ou « l'effet corridor », puisque les préconisations des études viseraient à la mise en place de trois corridors ferroviaires de nuit considérés comme structurants, et auxquels s'ajouterait la relation sauvegardée de bout en bout Paris-Limoges-Toulouse-Latour-de-Carol-Port-Bou/Rodez. Soit les corridors Dijon-Marseille, Bordeaux-Marseille et Tours-Lyon. De longueurs comparables, ils sont parcourables dans des durées de six à sept heures et ils formeraient le noyau géographique du futur système des trains de nuit en offrant des connexions possibles aussi bien en amont qu'en aval. Dans ce système, leur utilisation comme autant de troncs communs participerait à la création d'un ensemble de liaisons cohérentes formant réseau grâce à des trains organisés par « tranches » de circulations origines/destinations (voir encadré matériels).

Par exemple, le tronc Dijon-Lyon-Marseille pourrait s'articuler avec des liaisons de et vers le Grand-Est, l'Île-de-France, les Hauts de France et la Normandie, d'une part, et de et vers la Provence-Alpes - Côte-d'Azur, l'Occitanie et le Roussillon, d'autre part.

Mêmes potentiels géographiques avec l'offre nocturne *Grand Sud* Bordeaux-Marseille, qui peut être étendue plus à l'ouest vers les Pays de la Loire (voire jusque vers la Bretagne et la Normandie) et au sud-est vers Nice. Alors que le tronc commun Tours-Lyon peut devenir l'itinéraire commun à plusieurs liaisons transversales de nuit en provenance et en direction du Grand Ouest, comme des Alpes. Et, raccordé au tronc commun Dijon-Lyon-Marseille, il peut s'articuler avec des dessertes de nuit de la Provence et de l'Occitanie... On pourrait aussi l'étoffer au nord et à l'ouest avec des « tranches » de et vers Hauts de France/Normandie/Bretagne, à partir de la relation nocturne subsistante Paris-Toulouse-Port-Bou.

Hormis de nombreuses antennes situées sur des lignes qui ont depuis été fermées au trafic, l'ensemble des ces schémas reviendrait à reconstituer une certaine partie de la trame de l'offre de nuit qui existait du début des années 1980, avant l'irruption de la grande vitesse, quand les trains de nuit transportaient plus de dix millions de voyageurs par an...

Ces schémas esquissés, il faudrait toutefois que l'intendance puisse aussi suivre. « Intendance » au

C'EST REPARTI POUR PARIS-NICE

Jeudi 20 mai à 20 h 54, en gare de Paris-Austerlitz, un double départ symbolique. Celui du train de nuit Paris-Nice après plus de trois ans d'interruption et celui du Premier ministre Jean Castex ... passager de marque de ce même premier train avec Jean-Pierre Farandou, le président de la SNCF.

Tous sont arrivés à bon port en gare de Nice-Ville après 12 heures 18 de trajet pour 1088 km (contre six heures en TGV) et six arrêts le lendemain à 9 heures 11. Ils ont été accueillis sur le quai par le maire de la ville, Christian Estrosi.

Quoique retardé de plus d'un mois par la crise sanitaire, la relance de cette relation (intégrée dans le plan... France relance !) est destinée à « *mettre en valeur un mode vertueux qui participe au désenclavement des territoires* », tout en proposant une façon économique de voyager. La tarification est dite adaptée à tous les budgets, soit à partir de 19 € en siège incliné jusqu'à 39 € en compartiment-couchettes de 1ère classe, en passant par 29 € en couchette de seconde classe*.

Prochaine relance prévue pour les trains de nuit, celle du train Paris-Tarbes d'ici la fin de cette année. En guise de prémisses à la (re)création d'un véritable réseau.

* En raison des dispositions sanitaires, le nombre maximum de passagers est réduit à quatre au lieu de six par compartiment avec un couchage en position « tête-bêche » afin de maximaliser les distances entre voyageurs.

Les matériels roulants de nuit entre rénovation et innovation

Compartiment NightJet

Le 29 janvier 2021 à Périgueux, la visite officielle de Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des Transports, au Techni centre Industriel SNCF Charentes-Périgord, a été l'occasion de faire le point sur la rénovation en cours de 93 voitures « Inter-Cités » de nuit de première et de seconde classe, des matériels qui associent des places assises et des couchettes. L'investissement, d'un montant de 30 millions d'€uros concrétise les promesses d'Élisabeth Borne. Quand, en 2018, en tant que ministre des Transports elle avait pour la première fois, à l'occasion du Congrès de maires, remis en cause la politique de liquidation des trains de nuit menée auparavant.

Dans cet ensemble, 35 voitures sont destinées aux services Paris-Valence-Briançon et elles seront livrées dès 2022 tandis que 36 voitures seront rénovées d'ici avril 2023 pour la desserte Paris-Toulouse-Latour-de-Carol. Alors que la rénovation de 22 voitures supplémentaires est financée dans le cadre du « Plan de relance ». Elles seront notamment utilisées sur Paris-Tarbes et Paris-Nice, les deux services de trains nocturnes qui seraient relancés à la fin de 2022.

Cette rénovation consiste dans une meilleure isolation thermique et phonique des caisses, des cloisons intérieures et des baies, dans la pose de nouveaux équipements techniques et de confort (connexions WiFi, prises électriques, liseuses, tablettes, etc.), dans la réfection des sièges, des couchettes, des points d'eau (lavabos) et des toilettes. Ainsi que dans la pose dans chaque voiture d'une « centrale d'alarme incendie ».

Cependant on constate que cette première remise à niveau de matériels existants va se révéler très rapidement insuffisante. Pour aboutir au niveau de cette dizaine de relations nocturnes intérieures qui seraient à recréer d'ici 2030 selon les propos de Jean-Baptiste Djebbari. D'autant qu'il va s'agir désormais de disposer de matériels aux aménagements variés qui pourront offrir de larges gammes de prestations. Depuis le siège inclinable pour capter la clientèle jeune des autocars, jusqu'au « compartiment-hôtel » à un ou deux lits avec douches qui vise essentiellement les voyageurs d'affaires. En passant par les divers types de compartiment-lits (dits T2, T3 et T4) et de compartiments-couchettes classiques à quatre ou six places, une large gamme en direction des familles et des touristes.

De toutes façons, les besoins à venir doivent aussi tenir compte des spécificités d'exploitation des trains de nuit. Ce sont des trains à dessertes multiples qui nécessitent des rames longues de 14 à 16 voitures et qui sont fractionnées ou réunies « par tranches » origines/destinations au fil des trajets (d'où l'importance des « troncs communs » de base évoqués dans le texte, ndlr.). Dans ces conditions, le volume du parc de matériels roulants nécessaire pour les seules relations intérieures françaises est estimé dans les études et rapports divers à 345 voitures tandis que la traction des rames mobiliserait 32 locomotives électriques* et 10 locomotives diesel. S'ajouteraient les 255 voitures et les 18 locomotives électriques interopérables destinées aux trains de nuit internationaux à partir de la France.

Un investissement dont le coût total est évalué à 1,5 Md€, les équipements de maintenance à recréer inclus (faisceaux de garage, d'entretien et de nettoyage). Avec quels types de financements et avec quels exploitants ? Des questions qui aujourd'hui restent encore en suspens...

En France, pas en Autriche

Pour renouveler une flotte jugée vieillissante en dépit de l'apport des matériels issus de la Deutsche Bahn **, les ÖBB ont commandé à Siemens un total de 33 rames de sept voitures (231 voitures) pour un total de près de 750 M€. Des rames destinées à leurs services *Nightjet*, et dont la livraison devrait s'étaler de 2022 à 2024. Chaque rame se compose de deux voitures-lits, de trois voiture-couchettes et de deux voitures places assises à sièges inclinables, la rame proposant au total 100 places assises et 160 places couchées. Elles peuvent rouler jusqu'à 230 km/h, elles sont indéformables et elles sont réversibles car dotées d'une voiture-pilote en tête.

En février 2021, à l'occasion de la présentation officielle de la première caisse des nouvelles rames, Siemens et les ÖBB ont exposé les maquettes des futurs aménagements intérieurs.

Avec un niveau de prestations de confort qui va du compartiment de voiture-lits *Premium* à deux places avec banquette fixe séparée, cabinet de toilette et table escamotable jusqu'à la voiture-coach à larges sièges inclinables. En passant par le compartiment-couchettes de quatre places avec deux lits fixes au niveau supérieur et deux lits transformables en banquettes au niveau inférieur.

Cependant la véritable innovation dévoilée lors de l'événement réside dans le *compartiment-capsule* destiné à la classe dite économique. Son principe s'inspire aussi bien des anciens « lits clos » bretons que des « hôtels-boîtes » japonais contemporains, puisque chacune des quatre couchettes peut être fermée grâce à un mini-volet coulissant individuel ! L'ensemble s'organise techniquement autour d'un tronc central qui abrite quatre coffres à bagages et qui sert en même temps d'échelle pour atteindre les couchettes supérieures.

* Dont certaines aptes à la vitesse maximale de 200 km/h puisque cette vitesse sera possible sur certains corridors empruntés par les nouveaux trains de nuit (POLT, Vallée du Rhône, ligne classique Paris-Bordeaux).

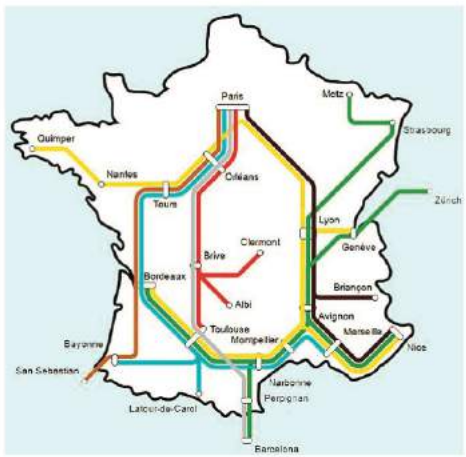
** Les ÖBB disposent de 160 voitures-lits et voitures-couchettes. Soit à eux seuls plus du cinquième du parc actif européen qu totalise 750 voitures (hors SNCF). Les plus grands parcs se situent en Suède (200 voitures) en Pologne (120) et en Italie (80). S'ajoute un stock de près de 400 voitures en réserve ou hors du service.

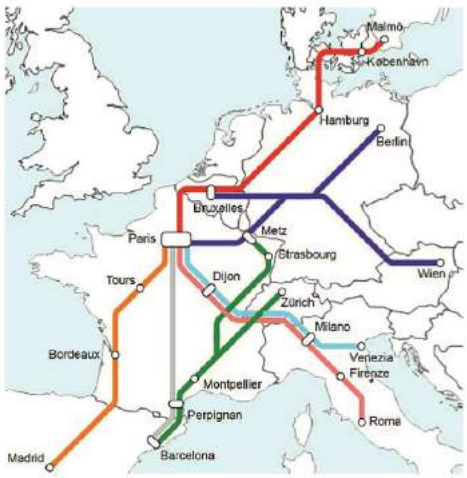
sens large du terme car ici, il ne s'agit pas seulement des matériels. Pour ceux-ci, leur renouvellement pose la question d'investissements coûteux quoique incontournables, faute de réserves de voitures-lits ou couchettes exploitables (voir encadré). Mais on se trouve aussi devant la nécessité de trouver des sillons de circulation nocturnes pour ces nouveaux trains. Ils ne sont cependant pas toujours disponibles et, quand ils existent, ne se révèlent pas forcément fiables[4]. À la fois compte-tenu des sillons encore occupés par les trains de fret qui circulent essentiellement la nuit comme en raison de l'importance actuelle des travaux nocturnes de maintenance et de renouvellement du réseau, qui interrompent les circulations sur de nombreuses sections de lignes. Ce qui nous ramène enfin à la nécessaire « articulation » entre les nécessités des trafics et celles du renouvellement évoquée dans l'annexe à la LOM.

Entre la volonté politique générale et le manque d'écho électoral

Cette volonté politique, qui semble désormais s'affirmer plutôt fermement au niveau gouvernemental, n'a pour le moment pas de résonnance vraiment significative dans les engagements et les professions de foi des élus ou des candidats aux prochaines élections départementales et régionales. Même si, dans le contexte actuel, il convient de tenir compte d'une campagne électorale quasi-atone parce que littéralement étouffée par la crise sanitaire.

En dépit de l'optimisme affiché par le Collectif *Oui au train de nuit*, qui recense de façon détaillée les prises de positions d'élus actuels, dont certains devraient se représenter comme candidats aux scrutins départementaux et régionaux, force est de constater que la mobilisation





sur le sujet tarde à venir. Ainsi, à l'automne 2020, moins d'une trentaine d'élus et de candidats aux élections régionales avaient répondu positivement au questionnaire adressé par le Collectif. Ils sont en large majorité issus de la gauche et des écologistes, et se trouvent pour une grande partie d'entre eux localisés dans le Sud-Ouest.

Une base ou, plus exactement, un relais d'élus locaux et régionaux qui semble donc avoir quelque peine à s'élargir tant géographiquement que politiquement, alors que l'opinion publique apparaît pourtant très largement favorable au retour des trains de nuit, notamment en raison de leur rôle d'aménagement et de désenclavement des territoires[5]. Ce hiatus persistant entre élus et opinion concernant ce type de sujet, est d'autant plus difficile à expliquer qu'il est à forts risques politiquement. Ce qu'ont montré les mouvements sociaux des années récentes ainsi que l'irruption des « gilets jaunes » qui a violemment mis en lumière l'importance des interrogations et des colères. Voire le désespoir d'une « France périphérique » qui se juge délaissée... ■

Michel Chlastacz

1) S'est ajoutée en 2017- grâce à un co-financement des régions desservies - la relance d'une branche vers Narbonne et Cerbère. Ce qui fait de l'ensemble de la desserte un train « multi-tranches » très hétérogène...

2) Une démarche qui semble séduire la start-up ferroviaire française « Railcoop » qui, dans ses projets, inclut aussi des offres de nuit.

3) Alors que la quasi-totalité d'entre eux ont été transférés aux Régions, il ne subsiste aujourd'hui que les relations POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), Paris-Clermont-Ferrand (voir Mobilités Magazine n°45 de février 2021), Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille et Toulouse-Bayonne-Hendaye.

4) Une situation qui pose la question récurrente de ces nécessaires « itinéraires-bis » dont manque singulièrement le Réseau Ferré National...

5) Ce qu'a montré le sondage auprès de 3500 personnes organisé par la FNAUT entre février et avril 2020. Une enquête qui précisait notamment les attentes des voyageurs en matière de types de confort, d'horaires, de tarifications et de services attendus pour les trains de nuit (voir le site de Mobilités Magazine, 17 août 2020).

Jean-Aimé Mougenot, l'hom

Jean-Aimé Mougenot a succédé en début d'année à Franck Lacroix en tant que directeur TER délégué pour SNCF Voyageurs, à Lyon. Pour *Mobilités Magazine*, il revient sur la situation des transports régionaux en ces moments particuliers de la crise sanitaire, de ses relations avec les Régions et de la situation de la SNCF au moment de l'ouverture à la concurrence et de la transition énergétique.

Mobilités : comme votre président, votre carrière a totalement été écrite dans l e sérail de la SNCF. Pouvez-vous nous la rappeler brièvement ?

Jean-Aimé Mougenot : effectivement, en 1980, après un diplôme Bac+2, je suis entré à la SNCF en Midi-Pyrénées, comme conducteur de train.

Ensuite, j'ai parcouru plusieurs étages de cet ascenseur social que propose notre entreprise. J'ai reçu une formation d'ingénieur en « génie électronique » avant d'intégrer des fonctions diverses dans plusieurs directions, dont la précédente à celle-ci, comme directeur des services TER en Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Mobilités : que représente aujourd'hui cette direction TER ?

JAM : la direction TER fait partie de la société SNCF Voyageurs. Avant la crise sanitaire, les services TER totalisaient au quotidien 1,1 million de voyageurs transportés par 8 200 circulations de train, plus quelques centaines en autocars. Sur la période comprise entre 2015 et 2020, c'est-à-dire avant cette crise, TER avait enregistré une hausse globale de sa fréquentation de 10 %. Ces services sont assurés par 27 000 agents et génèrent autour de 5 Mds€ de chiffre d'affaires. Celui-ci provient pour les trois-quart des 11 Régions françaises, les Autorités Organisatrices de la Mobilité, qui ont signé avec nous une convention d'exploitation et, pour le reste, des recettes de la billetterie.

Mobilités : comment vit le réseau TER avec la crise Covid depuis plus d'un an ?

JAM : au plus fort de la crise, entre mars et juin 2020, la fréquentation a été réduite entre 15 et 20 % de la normale. Puis ensuite, au cours de l'été, nous avons assisté à une reprise assez nette du trafic.

Celle-ci a été engendrée par les

me des TER

> Réduire nos émissions de CO2 de 100 000 tonnes d'ici à 2025.

fortes incitations tarifaires déclenchées par les Autorités Organisatrices, qui ont surtout séduit les jeunes et les touristes contraints de rester en France et de redécouvrir les territoires. Enfin, depuis les nouvelles restrictions de déplacement à l'automne, nous constatons de nouveau une perte de trafic. En termes de fréquentation, nous sommes assez proches des autres modes de transport public, comme les transports urbains, c'est-à-dire avec une baisse approximative de 35 % de notre trafic habituel.

MOBILITÉS : ces situations particulières ont-elles contrarié les relations que vous entretenez avec les Régions ?

JAM : pour l'exercice 2020, la situation est quasiment réglée avec les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité. Pour cette année, nous sommes en train de réfléchir à des ajustements, dont certains peuvent se traduire par des avenants aux conventions. Mais la période électorale actuelle n'y est pas trop propice.

MOBILITÉS : où en est l'ouverture des lignes TER à la concurrence ?

JAM : il s'agit d'une situation à laquelle nous nous préparons depuis une quinzaine d'années. Nous avons la ferme intention de défendre nos positions et de nous positionner sur tous les appels d'offre actuels ou à venir. A ce jour, des appels d'offres pour confier des lignes à un autre opérateur que la SNCF ont déjà été lancés par cinq Autorités Organisatrices de la Mobilité.

MOBILITÉS : quelles sont les Régions sui sont les plus avancées dans le processus ?

JAM : la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est la plus avancée dans le processus avec deux lots : l'axe inter-métropole Marseille-Toulon-Nice, et les lignes de l'axe Azur, Les Arcs-Draguignan, Nice-Vintimille, Cannes-Grasse et Nice-Breil-sur-Roya-Tende. La décision est attendue pour les premiers lots dès septembre. La mise en exploitation pour les lignes de l'axe Azur est prévue en décembre 2024 et celle pour la ligne inter-métropole, pour juin 2025. Ensuite, nous avons la Région Pays-de-Loire, avec l'ensemble Nantes-Nort-sur-Erdre, les lignes Nantes-Châteaubriant et Nantes-Clisson, ainsi que l'ensemble « Sud Loire », soit Nantes Pornic, Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes-La Roche-sur-Yon. En Grand-Est, sont proposées, les lignes Nancy-Contrexéville, Bruche-Piémont-Vosges, ainsi que les lignes ferroviaires qui relient Grand-Est avec les länder allemands de la Sarre, du Bade-Wurtemberg et de la Rhénanie-Palatinat. Dans les Hauts-de-France, l'étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise (lignes de St-Pol vers Arras, Béthune/Lille, Etaples), l'étoile d'Amiens, Paris-Beauvais, auquel pourraient se rajouter les lignes picardes Paris-Creil-Compiègne-Saint Quentin-Maubeuge et Paris-Creil-Amiens-Calais, celles-ci n'ayant pas encore été confirmées officiellement par l'Autorité Organisatrice.

MOBILITÉS : pensez-vous faire des concessions financières pour conserver des marchés ?

JAM : nous avons eu le temps de nous préparer à cette situation. Déjà, depuis quelques années, grâce au programme Cap TER, nous avons réussi à améliorer nos performances d'exploitation en ce qui concerne la régularité, la ponctualité… même si nous avons encore des marges de progression. Dans chaque dossier de mise en concurrence, le niveau de prix est étudié entre nos équipes locales et la direction nationale TER. Nous saurons adapter notre offre financière, de façon à ce qu'elle soit pertinente et susceptible de l'emporter sur l'ensemble des marchés.

Mobilités : où en sont les TER dans votre démarche de transition énergétique ?

JAM : celle-ci s'inscrit dans le programme Planeter lancé l'année dernière qui, pour résumer, vise plus de TER pour moins de CO_2, partant du principe qu'un voyageur qui se déplace en train consomme huit fois moins de CO_2 que lorsqu'il utilise sa voiture personnelle.
L'idée est d'explorer toutes les solutions pour parvenir à l'objectif : réduire nos émissions annuelles de CO_2 de 100 000 tonnes d'ici 2025. Pour sortir du carburant fossile, les solutions sont multiples Nous venons de lancer, à titre de test, le B-100 un carburant à base de colza sur la ligne Paris-Granville. Il y a l'hydrogène, les trains à batterie, les trains hybrides…
Mais ce n'est pas uniquement sur le plan du carburant et de l'énergie que l'entreprise se mobilise pour protéger l'environnement. Par exemple, nous sensibilisons nos équipes de conduite pour les former à la conduite douce, nos équipes logistiques pour optimiser les rotations, diminuer les périodes de chauffage, de climatisation…

Mobilités : pouvez-vous nous en dire plus sur cette expérimentation en cours avec ce carburant issu du colza ?

JAM : depuis le 6 avril, nous menons, en partenariat avec la Région Normandie, un test sur la ligne Paris-Granville, avec une quinzaine de rames Alstom Regiolis adaptées au biocarburant B-100, tiré du colza. Dans trois mois, les études serviront pour mesurer ses effets écologiques et économiques pour envisager la suite à donner à cette expérimentation. C'est intéressant car il s'agit d'un procédé peu couteux et très efficace pour limiter de 60 % les émissions de CO_2 et des particules fines, en passant d'un carburant d'origine fossile à un autre d'origine végétale. Cette expérimentation normande sera complétée par une autre sur la ligne Paris-Laon dans la Région Hauts de France qui a un profil assez différent et donc qui sera complémentaire à celle de Paris-Granville. Elle se déroulera au cours du deuxième semestre de cette année.

> En matière de concurrence, nous saurons adapter chaque offre financière de façon à ce qu'elle soit pertinente et susceptible de l'emporter sur tous les marchés.

Mobilités : qu'en est-il de l'hydrogène ?

JAM : le projet TER Hydrogène associe les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est et Occitanie, avec SNCF et le constructeur Alstom. Le 5 mars, en gare d'Auxerre, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, et ses partenaires ont officialisé l'accord d'achat par la Région Bourgogne-Franche-Comté des trois premières rames Regiolis H2 à hydrogène sur un total de 14 rames de présérie.

Ce sont des engins bi-mode qui associent l'alimentation électrique par caténaire avec la chaîne de traction à hydrogène selon la même technologie. D'une capacité de 220 places, ces rames pourront circuler à 160 kilomètres/heures et elles offriront une autonomie de 600 kilomètres. Elles seront mises en service sur la ligne Laroche-Migennes-Auxerre et sur les lignes du Morvan : Auxerre-Avallon et Auxerre-Cravant-Clamecy-Corbigny, ainsi que sur l'axe Dijon-Laroche-Migennes-Auxerre. Cela représente un ensemble de 312 kilomètres, dont 49 % ne sont pas électrifiés.

Mobilités : y a-t-il d'autres avancées ?

JAM : les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Provence-Alpes-Côte-d'Azur, avec SNCF Voyageurs et Bombardier Transport, vont lancer l'expérimentation des TER à batteries. En fait, il s'agit de transformer d'anciens matériels roulants, des Autorails de Grande Capacité, en leur retirant le bloc moteur thermique et en le remplaçant par des batteries. On arrive à disposer de 80 kilomètres d'autonomie et ainsi de circuler sur des lignes qui ne sont pas totalement électrifiées.

Mobilités : et les trains hybrides ?

JAM : il s'agit aussi de la transformation de matériel roulant existant déjà, des Regiolis. Mais cette fois, on ne retire que la moitié du bloc moteur thermique et on utilise l'espace disponible pour y installer des batteries. L'hybridation consiste à remplacer la moitié des moteurs thermiques par des systèmes de stockage composés de batteries lithium-ion. Leur usage vient en appui du moteur thermique lors des phases où celui-ci est le plus sollicité : démarrage, fortes pentes...

De plus le système est couplé à un récupérateur d'énergie lors des phases de freinage. De ce fait, le train hybride permet une baisse de la production de CO_2 de 20 %. Les Régions Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire ont lancé ce projet en 2018 avec nous et le constructeur Alstom. Les premières réalisations devraient avoir lieu en cette fin d'année.

> Premiers TER hybrides d'ici la fin de l'année.

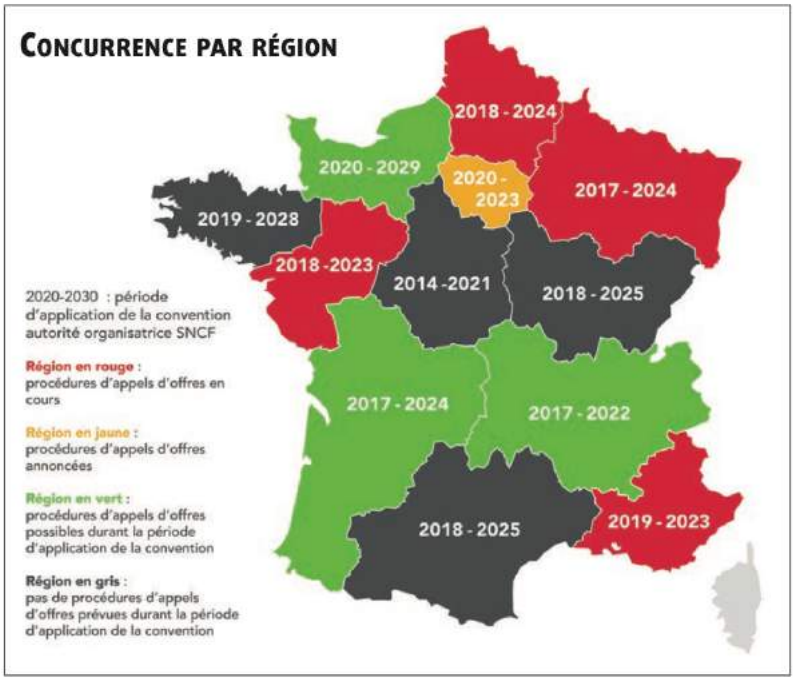
Mobilités : plusieurs Régions se sont engagées dans la défense des lignes de desserte fine du territoire. En quoi le TER est-il concerné ?

JAM : le quart de notre trafic TER se réalise sur ces lignes de dessertes fines du territoire, soit environ 110 lignes. Elles représentent environ 30 % de la contribution de l'ensemble des Régions qui y sont très attachées. Nous en sommes les exploitants et c'est le rôle de SNCF Réseau et des Régions, en partenariat avec l'Etat, de définir les montants attribués pour leur entretien.

Mais, en tant qu'exploitant, nous accompagnons les Régions en dynamisant notre effort commercial. C'est le sens de notre politique d'offre « Proxi », avec par exemple l'ouverture de points de vente itinérants, sur des marchés, dans des bureaux de tabac... en allant au devant de la clientèle, là où elle se trouve. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR
JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER

CONCURRENCE PAR RÉGION



INTERVIEW / **SEBASTIEN MIOSSEC** président délégué de l'Assemblée des Co

Le modèle du financement a été mis en place en 2020

Après un an de crise sanitaire, la situation financière des collectivités est hétérogène. Les plus grandes ont le plus souffert, mais semblent ne pas vouloir remettre en question leurs projets de transport en commun en site propre. Interview de Sébastien Miossec.

MOBILITÉS : quelle est la situation financière des intercommunalités après un an d'épidémie sanitaire ?

Sébastien Miossec : la situation est très hétérogène d'une agglomération à l'autre. Les plus grandes collectivités sont les plus affaiblies du fait de la structure de leurs coûts et de leurs recettes. Elles sont très dépendantes des recettes tarifaires découlant des équipements culturels, sportifs (comme les piscines) du stationnement. Des secteurs qui ont cessé leur activité du fait des confinements mais où les charges sont restées inchangées. Par ailleurs la mobilité a coûté cher en 2020 car les recettes commerciales et le versement mobilité se sont effondrés. Dans l'ensemble, alors que nous craignions que 2020 soit une année catastrophique, elle n'a pas été si mauvaise que cela.

mmunautés de France (AdcF) et président de Quimperlé agglomération

du transport public

MOBILITÉS : quelles sont les perspectives pour 2021 et 2022 ?

SM : nous avons de grandes inquiétudes. Les intercommunalités, bien plus que les communes, ont un panier fiscal très lié au dynamisme économique de leur territoire. Pour les intercos, la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, le versement mobilité et même la cotisation foncière des entreprises sont très liées à la reprise économique. Or nous n'avons pas de visibilité à ce sujet.

MOBILITÉS : en matière de mobilité, quelles sont les capacités d'investissement des collectivités ?

SM : dans ce domaine aussi, il y a une grande hétérogénéité. Par exemple, le versement mobilité de Quimperlé a été peu impacté car c'est une agglomération qui a eu le moins de chômage partiel de France du fait de l'importance des emplois publics et de l'industrie agroalimentaire qui n'a jamais cessé de travailler. Les collectivités où l'activité partielle a été largement instaurée ont subi une forte baisse du versement mobilité. Exception faite pour Ile-de-France qui a bénéficié de compensations financières en cash là où les autres AOM n'ont obtenu que des avances remboursables. Ce n'est pas du tout comparable. Par ailleurs, les recettes tarifaires issues des ventes de titres de transport se sont effondrées de - 30 à - 35 % en moyenne. Dans la structure de charges, l'offre kilométrique (en baisse de 9 %) n'est qu'une petite variable car il y a beaucoup de coûts fixes. Selon les premiers chiffres de 2021, la situation ne s'est pas vraiment améliorée. Le VM n'a pas retrouvé son niveau de 2019. L'offre n'est pas encore nominale et la fréquentation est encore faible (entre 60 et 70 %). Nos réseaux ne sont pas du tout revenus à la normale. Le modèle du financement du transport public a été mis à mal en 2020 et génère aujourd'hui de nombreuses interrogations.

MOBILITÉS : les projets de transport en commun en site propre (TCSP) sont-ils remis en question ?

SM : selon nos adhérents, les projets d'investissement sont relativement peu remis en question par la crise sanitaire. Notamment grâce au 4e appel à projets « Transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux » qui sécurise le financement et maintient une commande publique essentielle pour la reprise économique. Il faudra néanmoins avoir une analyse plus fine dans les prochains mois. A ce stade, la plupart des grands projets de lignes de tramway, métro, de transport en commun en site propre semblent maintenus.

Notamment pour des questions de transition écologique. Il semble assez logique que des projets destinés à développer les transports publics restent prioritaires.

Mais il faut avoir les moyens financiers pour les mener à bien. L'équation est très complexe à résoudre car elle compte beaucoup d'inconnues.

MOBILITÉS : que pensez-vous du système de compensation accordé à Ile-de-France mobilités ?

SM : ce traitement est injuste. Les autres autorités organisatrices de la mobilité n'ont pas obtenu ces aides alors qu'elles ont autant de difficultés qu'Ile-de-France Mobilités. Cette iniquité de 2020 nous reste en travers de la gorge. Nous interpelons régulièrement le gouvernement pour qu'en 2021, les AOM de province retrouvent un filet de sécurité. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR CHRISTINE CABIRON

199 PROJETS DE TCSP

Selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART), 199 projets ont été déposés dans le cadre du 4e appel à projets « Transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux ». Cent-dix collectivités souhaitent réaliser des TCSP et 86 des pôles d'échanges multimodaux. Les lauréats seront connus en septembre 2021.

INTERVIEW / **SEBASTIEN BEAUDET** Vice-président Transports d'Ile-de-France

Une révolution des trans

En pleine campagne électorale des régionales et départementales, l'heure des bilans (et des promesses) a sonné dans la plupart des régions de France. Qu'en est-il vraiment dans la plus capitale d'entre elle ? Eléments de réponses avec Stéphane Beaudet.

MOBILITÉS : De quoi êtes-vous le plus fier dans le mandat qui se termine ?

Stéphane Beaudet : La révolution des transports mettant fin à 30 années de sous-investissement en particulier pour la Grande couronne qui est enfin traitée à la hauteur de son poids démographique (50 %). Nous aurons mis en service 650 trains neufs ou rénovés d'ici fin 2021, renforcé l'offre de 900 lignes de bus et 23 transports à la demande dans les territoires ruraux. Des gares ont été mises en accessibilité, la vidéoprotection généralisée sur les trains neufs, dans les bus, les tramways, les stations et les gares routières. Nous avons développé une vraie culture de l'offre au service des voyageurs du quotidien en développant de plus, des alternatives, comme le vélo.

ports a été engagée

MOBILITÉS : Les alternatives à la voiture individuelle ont-elles progressé ?

SB : La nouvelle enquête globale transport en cours, dont des premiers résultats ont été communiqués fin 2019, montrait sur la période 2010-2018 une augmentation de 14 % des déplacements en transport en commun, de 30 % des déplacements en vélo, et pour la première fois depuis l'après-guerre une diminution de 5 % des trajets en voiture.

MOBILITÉS : La Région envisage-t-elle de stabiliser son coût au kilomètre de transport public ?

SB : Difficile de poser la question en ces termes ! Lorsqu'on déploie un transport à la demande en zone peu dense pour mettre fin à de vraies carences, le coût au kilomètre et au passager transporté va être relativement élevé. A l'inverse, quand on augmente, comme avec le Grand Paris, l'offre des bus (+ 17 %), la demande fait plus que suivre (+ 26 %). Ce qui compte, c'est de maximiser l'offre pour un coût donné. C'est l'intérêt de la mise en concurrence.

Les contrats renégociés avec la SNCF et la RATP prévoient des efforts de productivité. Ils font baisser les coûts pour Île-de-France Mobilités et par la suite, pour l'usager et le contribuable francilien. De même, dans le cadre des premières mises en concurrence, on a observé jusqu'ici une amélioration des offres pour un coût constant : les marges dégagées permettent de financer la transition énergétique de la flotte, qui mécaniquement rehausse ce coût. A l'inverse, la réalisation du Grand Paris Express va doubler le réseau de métro, pas la fréquentation. Pourtant, c'est indispensable pour désaturer certains tronçons hypercentraux ou désenclaver certains territoires.

MOBILITÉS : Le soutien original aux véhicules électriques professionnels est-il un succès ?

SB : Changer de véhicule pour passer à l'électrique est un budget pour les professionnels comme pour les particuliers. Ce besoin va aller croissant avec le bannissement des véhicules les plus anciens, lié à l'élargissement et au renforcement de la Zone à Faible Emission. Mais l'impact social (pour les particuliers) et potentiellement récessif (pour les professionnels) de ces mesures n'a pas encore été pris en compte.

Il faut revoir la copie en concertation avec les départements, notamment ceux de grande couronne qui ne sont pas dans la ZFE !

MOBILITÉS : Le bilan est-il bon du côté du vélo ?

SB : La pratique du vélo a explosé partout, notamment en grande couronne ! La flotte de vélos électriques en location de longue durée, Véligo, régulièrement augmentée, atteint 20 000 vélos ! Depuis mars 2021, pour les familles 3 modèles ont été rajoutés : vélo rallongé; biporteur et triporteur. Le succès est tel que nous avons choisi de ne plus permettre de se réabonner pour inciter les Franciliens à basculer vers l'achat avec prime à l'achat d'un vélo électrique (jusqu'à 600 €). En 2020, avec plus de 70 000 vélos aidés, notamment pour personnes en situation de handicap vélos, nous avons fait plus du double de l'objectif initial (30 000). Les prochaines étapes seront :

1. Le réseau express régional pour les cyclistes, le RER-Vélo après les 700 km de pistes cyclables déjà réalisés.

2. Plus de places de stationnement sécurisées, notamment près des gares.

MOBILITÉS : La Région a-t-elle une énergie propre préférée pour ses bus ?

SB : Deux. Le bioGNV et l'hydrogène. D'ici fin 2021, environ 10 % des bus circuleront au bioGNV. Un dépôt de bus devient ainsi « pro-

pre » tous les 15 jours. D'ici mi-2022, ils seront 42 contre 17 en ce moment. Mais d'ici 2029 100 % des bus seront « propres », dès 2025 dans les zones denses. Pour cela nous serions ravis d'arriver à faire avec l'hydrogène ce que nous avons fait avec le GNV. Notre projet est de déployer 100 bus à hydrogène à l'horizon 2025 en conditions normales d'exploitation mais la filière doit encore mûrir car les bus à hydrogène coûtent encore de l'ordre de 3 fois plus chers que des bus au bioGNV. Le prix à la pompe de l'hydrogène doit aussi devenir compétitif.

MOBILITÉS : Estimez-vous avoir réussi le début d'ouverture à la concurrence ?

SB : En tout cas, nous nous en sommes donné les moyens. En grande couronne, on est passé de 120 à 40 périmètres d'exploitation cohérents pour permettre aux opérateurs de participer, même les plus petits. Sur le périmètre encore exploité par la RATP, c'était un des enjeux de la négociation du nouveau contrat 2021-2024 que d'assurer, d'une part, les conditions d'une mise en concurrence loyale, transparente et non discriminatoire, et d'autre part, en cas de changement d'opérateur le transfert des bus et des dépôts financés par Île-de-France Mobilités dans de bonnes conditions, sans rupture du service pour les voyageurs.

> « Notre projet est de déployer 100 bus à hydrogène à l'horizon 2025. »

MOBILITÉS : Qu'espérez-vous sur le train ?

SB : Cela va s'étaler sur plus de 15 ans. Toutefois, le tramway T9, mis en service le 10 avril et dont l'exploitation a été confiée à Keolis, peut être considéré comme une répétition générale et est pour l'instant une vraie réussite. L'émulation entre opérateurs a joué et Keolis s'est montré exemplaire, tant dans le respect des prescriptions de l'autorité organisatrice, que sur le plan social, qui est un des critères d'attribution. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR
HUBERT HEULOT

HAVAS PARIS - RATP RCS Paris B 775 661 438

Qui est à Paris, Londres, Saint-Malo et au Caire en même temps ?

Avec 8 modes de transports opérés dans 13 pays, le groupe RATP est le quatrième opérateur mondial de mobilité urbaine. De Brest à Florence en passant par Riyad, nous développons des solutions de mobilité sur mesure pour les 470 villes et territoires dans lesquels nous sommes présents.

Partout dans le monde, le groupe RATP s'engage pour une meilleure qualité de ville.

ratpgroup.com

GROUPE RATP
La ville a de l'avenir

MICRO-MOBILITÉ/Vélo

©STEPHAN MENORET-NANTES MÉTROPOLE

La pratique du **vélo** s'envole-

Dans le débat public comme dans la presse, la pratique du vélo est revenue sur le devant de la scène. Au-delà des sites urbains les plus médiatisés, rue de Rivoli en tête, qu'en est-il lorsqu'on cherche à brosser le panorama à l'échelle du pays, dans la diversité de ses territoires ?

Sorti au cours du confinement du printemps 2020, le très complet rapport « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* » réalisé par les cabinets Inddigo et Vertigolab pour le compte de l'État, de l'ADEME et de la FFC[1] lançait un avertissement. En substance, malgré « *le retour du vélo dans le centre des grandes villes* », « *une forte hausse du vélo pour aller au travail* » et « *une hausse du nombre de pratiquants* », ses auteurs relevaient « *une fracture territoriale majeure de la pratique du vélo en France* ». Ils soulignaient que « *la forte hausse de la pratique au centre des grandes villes concerne moins de 20 % de la population française. C'est un trompe-l'œil qui cache une baisse presque partout ailleurs ces dix dernières années* ». Ainsi, face aux 60 % de croissance de la pratique du vélo constatée dans les grandes villes entre 1994 et 2015, c'est son déclin qui s'observe partout ailleurs : - 30 % dans les banlieues, - 45 % dans les campagnes et même - 65 % dans les espaces périurbains.

De fait, dans une note publiée en janvier 2021[2], l'INSEE précisait qu'en 2017, 2 % des actifs en emploi devant se déplacer pour aller au travail y allaient à vélo, contre 74 % en voiture, 16 % en transports en commun et 6 % à pied. L'institut national relevait également « *qu'entre les enquêtes annuelles de recensement de 2015 et de 2020 dont la collecte se déroule entre janvier et février de chaque année, le recours au vélo a progressé de 0,9 point au détriment de la voiture* », particulièrement dans les communes-centres[3]

Vélo Electra Loft G

t-elle vraiment ?

(+ 1,9 point) et les distances comprises entre 2 et 5 kilomètres. Ainsi, la part modale de la bicyclette auprès des actifs des communes-centres pour rejoindre leur lieu de travail atteignait 6 % début 2020. À noter également que la diminution constatée du recours à la voiture dans les pôles urbains (- 2,2 points) se faisait essentiellement au profit du vélo (+ 1,6 point), mais qu'à l'inverse, l'automobile voyait sa part continuer à progresser dans les couronnes des pôles urbains (+ 0,4 point) et dans les communes hors attraction des villes (+ 0,8 point).

Le vélo, symbole de la fracture sociale ?

A l'aune de ce constat, « *la circulation vélocipédique* » ne bénéficierait-elle pas « *d'une surreprésentation médiatique* », pour paraphraser le chroniqueur des *Échos* Dominique Seux[4] ? En réalité, la situation reflète, outre la fracture territoriale déjà décrite, la fracture sociale du pays. Ainsi, l'INSEE relève que ce sont les cadres qui se déplacent le plus souvent à vélo (8,3 %) parmi les actifs résidant à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail (contre 5 % en moyenne sur ces courtes distances)[5]. La gentrification des métropoles dépeinte notamment par le géographe Christophe Guilly[6] explique ainsi très largement cette corrélation, les cadres résidant massivement dans les cœurs des centres urbains.

De leur côté, Inddigo et Vertigolab relevaient que la pratique du vélo était en forte baisse chez les ouvriers de plusieurs agglomérations, ainsi que parmi les demandeurs d'emploi. Le paradoxe interpelle :

> **Inddigo et Vertigola relevaient que la pratique du vélo était en forte baisse chez les ouvriers de plusieurs agglomérations ainsi que parmi les demandeurs d'emploi.**

comment est-il possible que la pratique du vélo, moyen de transport particulièrement économique, soit inversement corrélée aux revenus ? A une extrémité du spectre, des cadres supérieurs qui n'hésitent pas à dépenser plusieurs milliers d'euros pour acquérir un vélo à assistance électrique (VAE) et connecté haut de gamme. À l'autre, des classes populaires qui délaissent toujours un peu plus la bicyclette. Certes, les causes de cette situation sont multiples. Mais la dimension symbolique de ce que représente socialement notre mode de transport n'est pas à négliger. L'obtention du permis de conduire et l'acquisition d'une voiture constituent encore le plus souvent des prérequis indispensables pour accéder à un emploi - surtout dans les zones périurbaines et rurales où les al-

ternatives sont rares et/ou peu performantes - et représentent à ce titre un « rite de passage à l'âge adulte ». La réussite sociale se traduit ainsi dans notre imaginaire collectif par l'accès à la mobilité automobile, puis à la catégorie du véhicule conduit.

La situation pourrait pourtant évoluer à la faveur de l'explosion des ventes de VAE, et ce malgré leur coût plus élevé. Outre le fait que celui-ci diffuse une autre image - premiumisée - du vélo, il étend considérablement le champ de pertinence de la bicyclette (7,6 km de distance moyenne parcourue par les utilisateurs de VAE pour aller au travail, contre 3,4 km pour les autres cyclistes) et connaît un succès plus marqué dans les territoires périphériques. Il élargit également son cercle d'utilisateurs (davantage de femmes et de personnes de plus de 50 ans) et fait tomber certains freins (relief, transport d'enfants ou d'objets lourds dans ses versions bi ou tri-porteurs...).

La crise sanitaire change-t-elle la donne ?

Les chiffres ci-dessus datant « du monde d'avant », la situation a-t-elle évolué avec la crise sanitaire, le développement des « coronapistes » et les autres bouleversements induits (réticence à l'utilisation des transports collectifs, explosion du télétravail, usage des résidences secondaires comme résidences principales, etc.) ? Cette question traduit à elle seule l'insuffisance des données issues d'enquêtes lourdes, certes complètes, mais dont les durées de collecte, d'exploitation et de publication des résultats sont insatisfaisantes à l'heure des bilans sanitaires quotidiens. La crise que nous traversons aura aussi fait son œuvre en matière d'attente et de rapport à la data...

Heureusement, de nouveaux outils apparaissent. Des compteurs automatiques fleurissent au bord des pistes cyclables, leurs résultats sont de plus en plus largement diffusés en open data sous un format accessible au néophyte[7], et des analyses régulières sont publiées afin de suivre les évolutions de la fréquentation des sites équipés[8]. Le recul est toutefois insuffisant pour mesurer avec ces seuls outils l'ampleur de l'évolution des pratiques cyclables sur des périodes longues. À titre d'exemple, sur les 97 compteurs installés sur la ville de Paris, 53 l'ont été au cours des deux dernières années et seuls 14 étaient déjà là avant 2018[9].

Cela dit, la tendance est bien à la hausse, et ce de façon nette. Sur la base d'un échantillon national de 182 compteurs représentatifs, le réseau de collectivités regroupées au sein de l'association Vélo et Territoires a ainsi observé 27 % de passages de vélos supplémentaires en 2020, hors périodes de confinement, par rapport aux mêmes périodes de 2019. Certes, ce chiffre n'est toujours pas à la hauteur de ce qu'il faudrait pour atteindre les objectifs gouvernementaux fixés dans le plan vélo (9 % des déplacements effectués à vélo en 2024), soit + 35 % de croissance par an. Mais des hausses sont observées dans tous les territoires, même si elles sont plus marquées en milieux urbains (+ 31 %), que périurbains (+ 14 %) ou ruraux (+ 15 %)[10]. Pour que la pratique du vélo devienne véritablement un phénomène de masse, il reste à veiller à ce qu'elle se diffuse bien parmi tous les publics et sur tous les territoires. La piste cyclable est peut-être droite, mais la pente reste forte ! ■

Vélo Bloom

Erwan Terrillon
Consultant en marketing des transports et de la mobilité, Omnibus Conseil

1) ADEME : Agence de la transition écologique ; FFC : Fédération Française de Cyclisme.
2) *INSEE Première* n°1835, « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances ».
3) Selon la définition de l'INSEE, la commune-centre est la commune la plus peuplée du pôle de l'aire d'attraction d'une ville.
4) *Les Échos Week-End* du 30 avril 2021.
5) *La France périphérique* (2014), Flammarion.
6) Voir notamment le site eco-compteur.com
7) À consulter sur le site velo-territoires.org
8) Cf. opendata.paris.fr.
9-10) Dans son dernier bulletin publié (le 5 mai 2021), l'association note la poursuite en 2021 de la dynamique sur l'ensemble des territoires.

MAN LION'S CITY E
100% ÉLECTRIQUE

Disponible en version standard et articulée

GOLD AWARD 2020

PULSE

Le nouveau MAN Lion's City E.
Tout simplement électrisant.
Sur toute la ligne.

www.bus.man

MAN

L'autocar, c'est du transport

Le tourisme étant à l'arrêt, beaucoup d'autocaristes se ruent sur les appels d'offres. La crise sanitaire accélérerait-elle la tendance à l'effacement du transport occasionnel et du tourisme dans leur équilibre économique ?

Une proportion magique a cours dans la profession autocariste : 70 % de marchés publics et 30 % de tourisme. Une clé de répartition censée maximiser les chances de réussite. D'un côté, 70 % de marchés publics pour la sécurité, la pérennité - au moins le temps du contrat - du chiffre d'affaires. De l'autre, 30 % de tourisme pour faire de l'argent. Pour « *la maîtrise des tarifs et de la rentabilité* », dit Clément Verdié, le PDG de Verbus à Rodez, dans l'Aveyron, qui exploite 650 autocars et organisait 1000 voyages en séjours linguistiques par an, avant la crise.

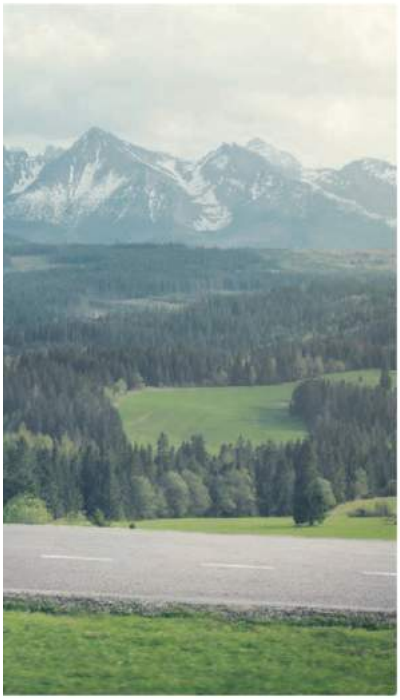
La règle du 70/30 a volé en éclats

Bien sûr, ce partage « idéal » est une moyenne. Les grands groupes ne font plus que du scolaire et des lignes régulières.

D'autres n'en sont pas loin. A l'inverse, certains restent avant tout de grands noms du tourisme. « *Cette moyenne cache d'énormes disparités* », insiste Jean-Sébastien Barrault, le président de la FNTV. Mais dans le groupement Réunir, la moitié des adhérents font au moins 40 % de tourisme. « *La majorité des entreprises sont mixtes* », confirme pour sa part Frédéric Domenge, à l'OTRE.

Avec la crise de la Covid-19, cette règle du 70/30 a volé en éclats. « *90 % de l'occasionnel ayant disparu, le conventionnel a assuré la survie* », confesse Clément Verdié. Mais il fait partie de ceux qui voient la situation se rétablir. « *Je crois à un effet rebond,* confie-t-il. *Même si la crise dure plusieurs*

public



> Le véritable défi de la sortie de crise serait que chaque type de transport devienne rentable par lui-même. Que chaque client accepte d'en payer le juste prix.
>
> **Sébastien Barrault, président de la FNTV**

> Je crois à un effet rebond. Même si la crise dure plusieurs mois, voire plusieurs années, ce modèle reste valable à long terme.
>
> **Clément Verdié, pdg de Verbus**

mois, voire plusieurs années, ce modèle reste valable à long terme. L'occasionnel et le périscolaire repartiront. Le tourisme aussi. C'est une expérience de plusieurs années qui nous a montré que 30 % de tourisme, c'était bien ».

De la ligne en nom propre

A Rochefort, Barbara Gonidet, dirigeante de Michel Voyages by BG Tours, 30 autocars, est un peu sur la même ligne, mais avec pour base de départ le tourisme, dans lequel elle a été plongée toute petite par ses parents. Aujourd'hui, Michel Voyages by BG Tours fait partie des naufragés du tourisme en autocar qui voient leurs chauffeurs s'évaporer, happés par le transport de marchandises.

Quelques sorties scolaires se profilent bien pour avril mais, pour l'anecdote, les paquebots de croisière, à Bordeaux, imposent des baisses de prix pour les visites dans les vins de Bordeaux.

« *Le car ne va pas s'éteindre, mais l'avenir c'est d'avoir de la ligne en nom propre* », en conclut Barbara Gonidet. C'est ce qu'elle recherche, alors qu'elle travaille pour le moment en sous-traitance de Transdev. Mais c'est ardu. Elle vient de se faire retoquer sur un marché mixte scolaire et urbain d'une douzaine de cars. Elle avait doublé une annexe au lieu d'en écrire deux pour deux autocars qui effectuaient le même service. « *Nous étions moins chers ! Répondre à un appel d'offres, pour une petite boîte, cela représente déjà un travail de titan. Il faut le vouloir, de quitter le tourisme !* » Crainte supplémentaire, un collègue voisin s'est, selon elle, fait trahir par le cabinet-conseil qui l'aidait à monter son dossier. Il aurait été soudoyé par un concurrent pour révéler le prix de son offre. Marché perdu ! Mais pour elle, il n'existe pas d'autre choix. « *A l'avenir, les gens voyageront différemment. La génération de mes parents, ce n'est plus autocar, mais camping-car* ».

Les forces pour affronter les groupes sur leur terrain

Un monde différent, c'est aussi l'intuition de Catherine Chaumont, dirigeante de Chaumont Voyages-TTI à Gennevilliers. Elle a pris la tête du collectif des autocaristes indépendants (CAI) pour que le tourisme en autocar ne « meure »

> Le transport conventionné et le tourisme dans la même entreprise, cela devient compliqué.
>
> François Piot, pdg du groupe Prêt-à-partir

pas, notamment à Paris : « *Notre métier n'est pas mort. Les Américains débarquant à Paris avec leurs valises auront toujours besoin de nous pour rejoindre leurs hôtels, visiter Versailles et les châteaux de la Loire. Mais combien, parmi nous, serons encore là quand ils reviendront après la crise ?* » Catherine Chaumont voit, au-delà, un monde du voyage en autocar « *qui ne sera plus le même, confronté à d'autres façons de vivre* ». La clientèle senior apportera-t-elle autant de business ? Les voyages linguistiques se feront-ils encore en autocar ? Et cette saisonnalité qui plombe tout ! Le tout jeune CAI a déjà envisagé de permettre à ses membres de répondre ensemble aux appels d'offres en transport public, étant bien conscients qu'affronter les grands groupes sur ce terrain exige des forces. « *Le service de réponse aux appels d'offres de Keolis, c'est une usine* », observe Alain Roubian, voyagiste et consultant pour le CAI.

Juste prix pour chaque transport

En attendant, Jean-Sébastien Barrault demande que le gouvernement aide toutes ces petites entreprises à survivre et à redémarrer. « *Sans elles, le secteur dans son ensemble serait fragilisé. Il ne retrouverait pas, par exemple, son personnel. Or, nous en avons un besoin vital de ces entreprises dans les années qui viennent* », explique-t-il. Référence, entre autres, aux événements sportifs à venir : coupe du Monde de Rugby en 2023 et Jeux Olympiques en 2024. Jean-Sébastien Barrault reconnaît en même temps : « *Le véritable défi de la sortie de crise serait que chaque type de transport devienne rentable par lui-même. Que chaque client accepte d'en payer le juste prix* ».

Nostalgie

Car, l'idée selon laquelle les bénéfices se trouveraient dans le tourisme, se heurte au fait que beaucoup s'en sont déjà éloignés. A commencer par les grands groupes qui l'ont délaissé. « *Le tourisme, c'est l'origine et l'âme de beaucoup d'entreprises d'autocars,* observe François Piot, le PDG du groupe Prêt-à-partir. *Des conducteurs de tourisme ont construit le secteur. Beaucoup d'entreprises ont la nostalgie de cette époque. Mais pour peu que l'on se dote d'une comptabilité analytique, on s'aperçoit que le tourisme en autocar est non seulement un métier très dur mais qu'on y perd de l'argent, surtout à cause de sa saisonnalité, en particulier dans des Régions comme la nôtre, le Grand Est, éloignée de grands pôles d'attrait touristique. Nous ne sommes pas à Paris, n'avons pas la neige, comme en Rhône-Alpes. En interne, nous avons fini par le remarquer : chaque fois que l'on diminuait notre part de tourisme, nous améliorions nos comptes* ».

Sous sa gouverne, son groupe est passé en 20 ans de 60 % à 10 % de tourisme. Mais, effectivement, le transport conventionné demande

> Notre métier n'est pas mort. Les Américains débarquant à Paris avec leurs valises auront toujours besoin de nous pour rejoindre leurs hôtels...
>
> Catherine Chaumont, dirigeante de Chaumont Voyages-TTI

> Le service de réponse aux appels d'offres de Keolis, c'est une usine.
>
> **Alain Roubian,** voyagiste et consultant pour le CAI

de plus en plus de force. Chaque année, ça se complique. Il y a deux ans, un salarié était engagé à temps plein sur la réponse aux appels d'offres. Aujourd'hui, ils sont neuf. « *Pendant des années, nous avons tenté notre chance dans le transport urbain chez nous, à Toul, mais en vain. Cette année, nous avons gagné pour la première fois. Une bonne affaire. A l'urbain s'est ajouté du scolaire et du TAD, la DSP passait de 6 à 35 véhicules. Mais il y a cinq ans, nous ne l'avions pas gagné* », explique François Piot.

Le constat est évident, on s'improvise de moins en moins dans la ligne régulière ou le scolaire.

Au sein du groupement Réunir, Anne-Claire Launay, responsable du pôle stratégie et développement, le confirme : « *Les autorités organisatrices exigent de plus en plus de services, de reporting, donc d'outils de suivi. Le social et le développement durable prennent de l'importance. Cela suppose de nouvelles organisations en interne* ».

Agences liquidées avant réouverture

Certaines entreprises, comme le groupe Avenir atlantique à Parthe-

> Les autorités organisatrices exigent de plus en plus de services, de reporting, donc d'outils de suivi.
>
> **Anne-Claire Launay, responsable du pôle stratégie et développement chez Réunir**

> Nous savons maintenant que notre métier c'est avant tout d'être transporteur.
>
> **Pierre Poumarède, président d'Avenir atlantique**

nay, 450 autocars, profitent de la crise sanitaire pour remettre en cause leur activité tourisme. Le 17 mars 2020, premier jour du premier confinement, le groupe réceptionnait un 7e car de tourisme neuf en quelques mois. Un autre est arrivé en décembre. En avril 2020, le groupe devait lancer une nouvelle offre touristique pour les groupes, stoppée net. Du coup, un groupe de travail baptisé « renouveau du tourisme », a été constitué autour de Jean-François Bertrand, le dirigeant des Voyages Bertrand, à Courlay, un des trois fondateurs du groupe il y a quatre ans. Objectif : définir une nouvelle offre. « *Les Voyages Bertrand travaillaient dans le tourisme à 40 %. Il ne représente plus que 10 % globalement dans le groupe* », indique Pierre Poumarède, le jeune président d'Avenir atlantique. La société des Voyages Bertrand a liquidé ses agences de voyages en septembre dernier. « *Avenir atlantique a été formé, en 2017, par des entreprises familiales qui avaient conscience que le tourisme n'était plus, pour elles, un mal nécessaire. Bon pour l'image avec ses cars de prestige mais vivant sur le dos du transport conventionné. Nous savons maintenant que notre métier c'est avant tout d'être transporteur. Dans le tourisme, nous n'avons pas su, comme d'autres, nous donner une stratégie fondée sur les agences de voyages. Faire en sorte qu'elles aient leur propre business model, avec une offre digitale, des spécialisations, etc.* », explique Pierre Poumarède.

En attendant ses conclusions sur le « renouveau du tourisme », le groupe s'est donné toutes les chances de redémarrer sans handicap, en n'ayant accordé aucun avaloir, mais remboursé tous ses clients de 2020, et en ayant financé ses autocars neufs sans aide et sans retard. Il ne prévoit rien avant l'an prochain.

« *Quand on part en vacances, on ne pense pas à l'autocar en premier. Qu'est-ce donc qui ferait qu'il conserve une place dans le tourisme ?* réfléchit tout haut Pierre Poumarède. *Il reste un excellent outil sur 400 ou 500 km. Je crois aussi beaucoup au fait qu'il reste le seul moyen de transport dans lequel les gens voyagent dès qu'ils y sont entrés. C'est tout le talent de nos conducteurs* ».

La télé a donné des envies de voyage pendant le confinement

Pierre Poumarède sait que le public veut repartir en voyage. Il a constaté que les chaînes de télévision lui ont mis beaucoup d'images de voyage dans la tête pendant le confinement, de France et d'ailleurs. Mais Avenir atlantique met sur pied une nouvelle offre « *sans doute plus globale* » qui vaudra pour les années 2030. En faisant rouler des cars ? La question reste ouverte.

Après tout, Salaün s'est débarrassé des siens ? Et François Piot constate qu'il lui coûte moins cher de sous-traiter le transport. « *Le transport conventionné et le tourisme dans la même entreprise, cela devient compliqué,* ajoute-t-il. *Il n'y a plus beaucoup de synergie à en dégager* ».

Même si dans beaucoup d'entreprises, la question de la bonne répartition entre les deux activités va continuer de se poser, il devient de plus en plus sûr qu'à terme, le mieux consistera à sortir de ce schéma. Avant que cette double nature ne devienne, peut-être, une faiblesse... ■

Hubert Heulot

Cet article a fait l'objet d'une première publication le 15 avril 2021 dans Mobilités Magazine Autocars N°18.

UNE OFFRE FLEXIBLE

Disponible en 4 longueurs, de 9,5 m à 18 m,
avec un choix de modes de recharge et de packs de batteries

UN DESIGN INNOVANT, UN CONFORT ABSOLU

Une personnalisation maximale, un habitacle spacieux,
lumineux et confortable, une conduite fluide et facile

L'ÉLECTROMOBILITÉ INSCRITE DANS L'ADN

Un partenaire de référence avec une longue expérience
dans le développement et la fabrication de trolleybus et d'autobus hybrides

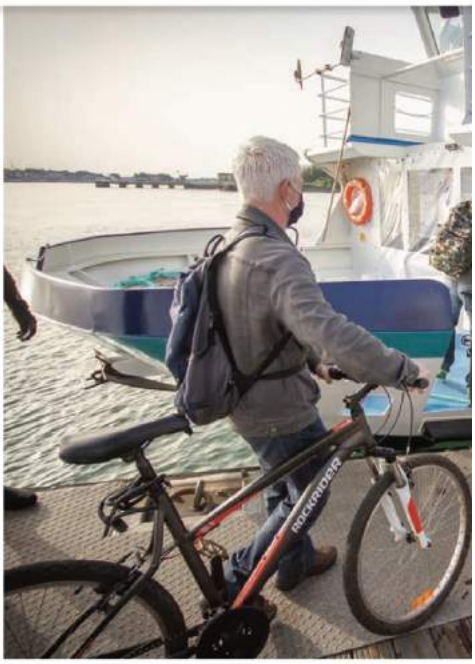
UN SERVICE HAUT DE GAMME

Réseau européen étendu d'assistance, salle de contrôle
pour les diagnostics à distance, gestion de flotte et solutions télématiques

100 electric

HEULIEZ

COLLECTIVITÉ/ Transition



© HERVÉ CROMNIER

Lorient met le cap sur

Lorient agglomération va acheter deux à trois bus hydrogène par an entre 2022 et 2025. En attendant la construction d'une unité de production, deux stations d'avitaillement seront créées.

« *Nous visons l'autonomie énergétique à l'horizon de 2050. Cette volonté va au-delà de l'objectif d'atteindre la neutralité carbone. Nous voulons rééquilibrer nos besoins et nos capacités de production d'énergies renouvelables* », rappelle Bruno Paris, vice-président de Lorient agglomération en charge de la transition énergétique. Pour cela, la collectivité mise sur l'hydrogène. Du 27 au 29 avril 2021, elle a présenté un bus alimenté par cette énergie. Les élus souhaitent en effet doter 20 % du parc de la Compagnie des transports de la région lorientaise (CTRL) avec ce type de véhicules. C'est pourquoi il est prévu d'en acquérir entre deux et trois par an entre 2022 et 2025. « *Eu égard à l'importance des coûts d'investissement liés à cette motorisation, nous sommes obligés de mixer les motorisations pour que ce soit soutenable pour les finances de l'agglo* ». De ce fait, 80 % des autres bus fonctionneront au GNV. « *Nous avons une usine qui produit du biométhane sur un site d'enfouissement des déchets. Celle-ci fournit 80 % de la consommation de nos véhicules de transport en commun* ». La CTRL, opérée par Ratp Dev, gère 30 lignes de bus et 4 lignes maritimes régulières. Le parc est composé de 95 bus et de 4 navires. Ce réseau qui dessert 25 communes et 207 000 habitants, réalise (hors Covid) 20 millions de voyages annuels.

Une formation bac +3 sur l'hydrogène

Pour alimenter ces bus à hydrogène, deux stations seront créées. La première sera implantée sur le port et la seconde dans le dépôt de bus. Les coûts d'investissement sont cours de chiffrage. L'agglo espère décrocher des subventions issues notamment de l'appel à projets national « Ecosystèmes territoriaux » auquel elle s'est porté candidate. « *Nous nous sommes associés à l'entreprise Life, pro-*

© NICOLAS SAINT MAUR

l'hydrogène

ducteur d'hydrogène et à Morbihan Energie, via sa filiale HYGO ». Pour avoir un « *droit de regard* » sur les coûts de fonctionnement et de production de ces stations, Lorient agglomération a l'intention d'intégrer les sociétés de projets. « *Nous voulons que les subventions que nous allons verser soient utilisées de la meilleure façon possible* », précise Bruno Paris. Ces stations seront ravitaillées dans un premier temps par des camions dotés de réservoirs à hydrogène sous pression. « *Des investisseurs sont intéressés pour implanter sur notre territoire une ou deux unités de production complètes, mais la réalisation demande du temps* ». Les bateaux qui assurent la desserte de la rade, n'échapperont pas non plus à cette transition énergétique. Lorient agglomération a voté un budget de 7 M€ pour remotoriser (à l'hydrogène ou au GNV) un bateau électrique en panne et acheter un autre navire qui fonctionnera à l'hydrogène. « *Nous voulons devenir un pôle d'excellence dans cette énergie. Nous structurons la filière économique pour cela avec un site de recherche et développement dans les matériaux composites et les composants qui interviennent dans la chaîne énergétique de l'hydrogène* », indique le vice-président. En septembre 2021, la collectivité ouvrira une formation bac +3 en lien avec cette énergie. « *C'est une voie de développement économique pour l'agglomération* », affirme Bruno Paris. ■

Christine Cabiron

© HERVÉ COHONNER

> **Nous visons l'autonomie énergétique à l'horizon de 2050. Cette volonté va au-delà de l'objectif d'atteindre la neutralité carbone. Nous voulons rééquilibrer nos besoins et nos capacités de production d'énergies renouvelables.**

Bruno Paris, vice-président de Lorient agglomération en charge de la transition énergétique

L'agglo du Cotentin entame s

Un nouveau réseau de transport collectif verra le jour le 1er septembre 2021 dans l'agglomération du Cotentin. Il sera opéré par Transdev pour une durée de 7 ans dans le cadre d'une délégation de service public unique. L'opérateur gèrera les bus urbains et interurbains, le futur BHNS, les vélos en location, le transport à la demande et l'autopartage.

« *Nous sommes entrés dans un processus de révolution de la mobilité à l'échelle du Cotentin* », affirme David Margueritte, président de la communauté d'agglomérations du Cotentin qui regroupe 129 communes (dont Cherbourg) et 183 000 habitants. Les élus ont décidé d'attribuer à Transdev une délégation de service public intégrant l'ensemble des services de mobilité : le réseau urbain, interurbain, le transport à la demande, scolaire, la location de vélos à assistance électriques (200 ont été achetés). Ce nouveau contrat de 7 ans verra le déploiement d'une nouvelle offre de mobilité. Notamment dans les secteurs périurbains et ruraux peu ou pas desservis jusqu'à présent. « *Il y aura quatre fois plus d'allers et retours par jour dès septembre 2021 et six fois plus en 2023, tandis que l'amplitude horaire sera élargie* ». Pour répondre à ce marché, Transdev était en lice avec Keolis, le candidat sortant opérant le réseau urbain de Cherbourg. « *Nous avons retenu Transdev, car son offre économique était la plus avantageuse au sens du code des marchés, et non pas parce ce groupe était le moins disant* », indique le président de l'agglomération. « *Les propositions de ce transporteur pour développer l'offre, ses actions commerciales, en matière d'information voyageur mais aussi son engagement inhérent au développement durable et sa capacité d'innovation correspondaient le plus aux attentes de notre territoire* ». La nouvelle offre vise à mieux mailler les principaux pôles générateurs de déplacements. Pour cela, 500 points de transport à la demande seront mis en place et seront connectés aux lignes régulières de transport public. La filiale de la Caisse de dépôts renforcera les dessertes estivales qui relient les principales villes littorales. Enfin, il est programmé d'expérimenter des alternatives à la voiture « solo » au travers d'un service d'autopartage, de covoiturage et d'autostop organisé.

Un BHNS de 2,5 km à Cherbourg

Transdev s'est aussi engagé à proposer des services digitaux attendus des usagers : nouveau site internet, application mobile avec possibilité d'acheter ses titres de transport

a révolution de la mobilité

> « Il y aura quatre fois plus d'allers et retours par jour dès septembre 2021 et six fois plus en 2023, tandis que l'amplitude horaire sera élargie. »
>
> David Margueritte, président de la communauté d'agglomération du Cotentin

en ligne, infos en temps réel, géolocalisation des véhicules, calculateur d'itinéraires multimodaux. « *En additionnant l'offre de base et les options, les dépenses liées à ces compétences se chiffrent 156 M€ sur la durée du contrat. Ce qui représente pour la collectivité un reste à charge de 131 M€, soit près de 19 M€ par an* », précise David Margueritte. Transdev prévoit d'accroître la fréquentation des transports publics de 70 %. Actuellement ce mode totalise 4 % de parts de marché avec 14 600 voyages par jour, hors Covid. La voiture décroche la première place en cumulant 66 % des déplacements. Le vélo arrive en queue de peloton à 1,5 %. Ce mode sera facilité par la création de 3 km de pistes cyclables. « *Nous avons du chemin à faire, mais la révolution est en route !* », affirme le président de l'agglomération. La nouvelle offre, couplée à une tarification unique à 1 € permettant d'utiliser l'ensemble des services de bus et la ligne TER entre Cherbourg et Valognes, devrait inciter à l'usage des transports collectifs. Et ce d'autant plus que l'agglomération va débuter en 2022 la construction dans Cherbourg d'un bus à haut niveau service. Une infrastructure localement appelée BNG pour Bus Nouvelle Génération. Ce transport en commun en site propre évoluera sur 2,5 km. Il sera connecté au pôle d'échanges multimodal de la gare et reliera les principaux équipements et lieux d'attractivité de cette commune. Ce couloir de bus sera emprunté par l'ensemble des lignes du réseau urbain. C'est notamment pour cette raison qu'il n'y aura pas de véhicules dédiés à ce service. A noter que cette agglomération a opté pour une motorisation hybride de ses véhicules : fin 2021, il y aura 11 bus de ce type sur les 50 que compte le parc. « *Nous souhaitons agir en faveur de l'environnement en faisant privilégier les transports en commun grâce à une offre attractive mais aussi en limitant l'impact de nos véhicules sur l'atmosphère* ».

Selon un sondage organisé en décembre 2020 auprès de 1000 personnes, 45,6 % déclaraient vouloir se déplacer de façon plus écologique. Par ailleurs, 39,4 % voulaient disposer de transports en commun plus accessibles, 37,1 % de transport mieux connectés et 34,6 % de transports plus rapides. ■ **Christine Cabiron**

L'entretien professionnel : év

L'entretien professionnel est une étape importante dans le parcours du salarié. C'est un moment d'échange entre le salarié et son manager pendant lequel les perspectives d'évolution professionnelle du collaborateur et les formations dont il pourrait bénéficier sont évoquées.

L'entretien professionnel doit être organisé au moins tous les deux ans par l'employeur. Une première ordonnance, publiée le 2 avril 2020, avait déjà repoussé au 31 décembre 2020 la date limite pour organiser l'entretien professionnel « bilan ». Avec la nouvelle ordonnance du ministère du Travail, cette échéance sera de nouveau repoussée de six mois, au 30 juin 2021. Bien évidemment, cela s'applique également aux entretiens professionnels « classiques », devant être réalisés tous les deux. Cette ordonnance suspend également jusqu'au 30 juin 2021 l'application des sanctions prévues dans le cas où les entretiens professionnels n'ont pas été réalisés dans les temps. À noter que ce n'est que dans les entreprises de plus de 50 salariés que des sanctions sont prévues. Ainsi, lorsqu'un salarié n'a pas bénéficié des entretiens prévus et d'au moins une formation professionnelle au cours des six dernières années, son employeur doit abonder son compte personnel de formation (CPF) de 3 000 €. Ce n'est donc qu'à partir du 1er juillet 2021 que les entreprises risquent d'être contrôlées et sanctionnées si elles ne respectent pas leurs obligations en la matière.

Un cadre précis

Pour rappel, jusqu'au 31 décembre 2020, il existait deux possibilités

olution et projet de formation

pour les employeurs de justifier de leurs obligations :

1. Soit ils appliquent la règle issue de la loi du 5 septembre 2018, en démontrant que le salarié a bénéficié des entretiens professionnels tous les deux ans et d'au moins une formation autre qu'une formation « obligatoire ».
2. Soit ils appliquent la règle issue de la loi du 5 mars 2014, en démontrant que le salarié a bénéficié des entretiens professionnels tous les deux ans et au moins de deux des trois mesures suivantes : formation, acquisition d'éléments de certification et de progression salariale ou professionnelle.

Par ailleurs, tous les 6 ans, cet entretien professionnel prend un aspect particulier. L'employeur doit faire un état des lieux récapitulatif du parcours professionnel du salarié au sein de la structure considérée. Ce bilan donne lieu à l'établissement d'un document spécifique.

Enfin, l'entretien professionnel doit également avoir lieu à la suite de certains événements particuliers, même s'il a eu lieu moins de deux ans auparavant : un congé maternité, un congé parental d'éducation, la reprise d'une activité à temps plein après un temps partiel, la fin d'un mandat syndical...

Rappelons enfin que l'entretien peut être mené par l'employeur ou son représentant ou par le supérieur hiérarchique du salarié.

Tous les 6 ans, cet entretien professionnel prend un aspect particulier. L'employeur doit faire un état des lieux récapitulatif du parcours professionnel du salarié au sein de la structure considérée.

Quel formalisme adopter ?

Il est tout d'abord utile pour l'employeur d'inviter le salarié à cet entretien par écrit, notamment pour pouvoir prouver qu'il a bien respecté ses obligations en la matière, dans l'hypothèse d'un refus du salarié d'y participer.

Ensuite, l'entretien doit obligatoirement donner lieu à la rédaction d'un compte rendu, dont une copie devra être remise au salarié. La forme et le contenu de ce document étant libres, il pourra notamment se présenter comme un questionnaire, et éventuellement comme un tableau récapitulatif.

Quelles sont les étapes clés ?

- Un préalable : la préparation de l'entretien.
- Les étapes de la conduite de l'entretien.
- Le bilan général de l'année
- L'appréciation des résultats et de la performance globale du collaborateur.
- La définition des objectifs pour l'année à venir.
- L'évaluation et le développement des compétences.
- Le souhait d'évolution du collaborateur.
- La définition du plan de développement personnel.
- La conclusion de l'entretien. ■

CLAUDE CIBILLE
CONSULTANT EDITIONS CONSEIL EN MOBILITÉS WWW.ECMOBILITES.COM

INDUSTRIE / Crise

Marché des autocars et autobu

Sans surprise, toute l'industrie du transport routier de voyageurs a subi la pandémie de Covid-19 de plein fouet. Mais les industriels ne se sont pas reposés sur leurs lauriers pour autant. Ils se sont rapidement adaptés à cette situation nouvelle.

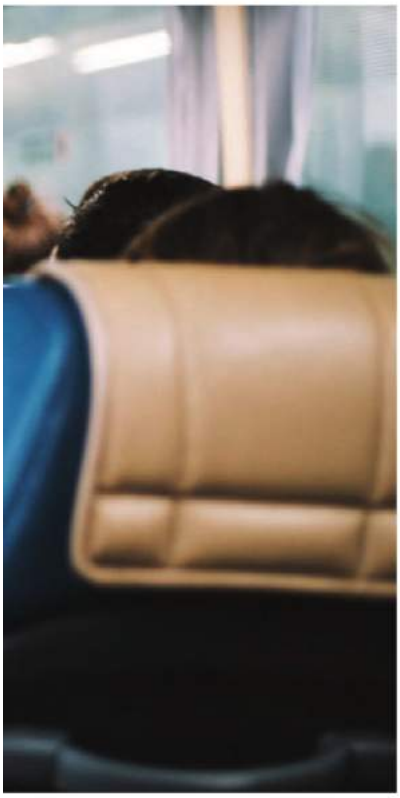
Cette crise mondiale, d'une ampleur inédite dans notre monde moderne, a été l'occasion pour chacun de chercher des pistes pour s'améliorer, se réorganiser et accompagner au mieux les transporteurs.

Cela passe par des réorganisations internes avec la mise en place du télétravail généralisé pour quasiment toutes les équipes des bureaux de chaque entité, mais aussi par des réorganisations du travail dans les structures pour être plus efficient au quotidien tout en respectant les protocoles de sécurité instaurés par les gouvernements.

Ce fut également l'occasion d'accompagner les clients de chacun en adaptant les financements si besoin pour soulager la trésorerie des transporteurs en difficulté avec l'arrêt brutal d'une partie de leur activité. Des reports de livraison de véhicules ont également été mis en place afin de se calquer sur la réalité du terrain.

Et si les constructeurs ont misé sur le développement de solutions, pour permettre une reprise avec la plus grande sécurité possible pour leurs clients, avec la création de protections physiques et de

s : état des lieux



filtrations améliorées, le développement des gammes de chacun a continué pour être prêt dès la reprise.

Car en parallèle de la crise sanitaire, il y a aussi la transition énergétique. Chacun doit se conformer aux évolutions législatives et se doit de proposer de nouveaux produits plus respectueux de l'environnement. Ainsi, les véhicules électriques, que ce soit avec de lourdes batteries ou avec une pile à combustible, ainsi que les véhicules fonctionnant au gaz naturel, sont sur le devant de la scène depuis plusieurs mois.

En parallèle de la crise sanitaire, il y a aussi la transition énergétique.

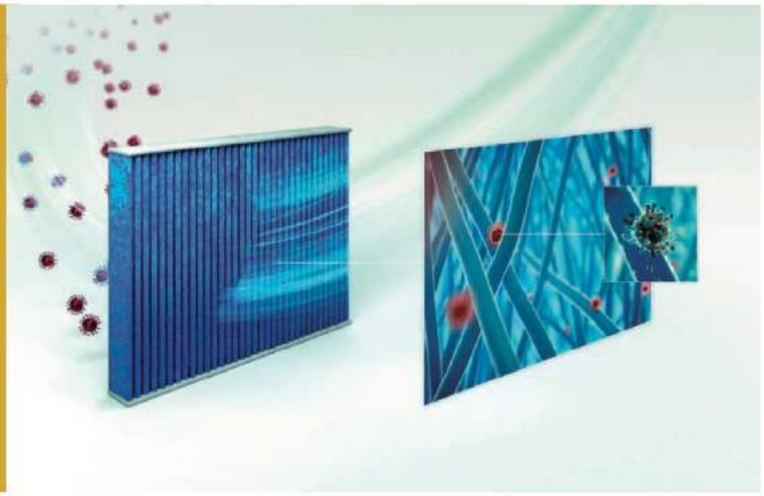
CNH Industrial : rapprochement entre Iveco Bus et Heuliez Bus

Si les deux marques appartiennent au groupe CNH Industrial depuis longtemps, elles avaient chacune une indépendance dans leur circuit de distribution. Mais depuis le mois de mai, le groupe a décidé de rationaliser leurs structures.

Ce sera désormais Iveco France qui gèrera l'activité commerciale de la branche transport en commun de personnes d'Heuliez, comprenant autant la vente que le service après-vente. Heuliez Bus va se spécialiser dans la production d'autobus électriques. Ceux-ci sont développés et assemblés dans son usine de Rorthais dans le département des Deux-Sèvres.

Iveco Bus a également signé un accord de coopération industrielle

En cette période particulièrement difficile pour les transporteurs, MAN vient de lancer une nouvelle gamme de filtres à microparticules antiviraux pour équiper ses bus et ses cars.



avec Indcar pour la mise sur le marché d'une nouvelle gamme de minibus Low Entrey sous la marque Iveco. Les véhicules sont baptisés Daily Acces, déclinés en version Gaz Naturel.

Ce printemps fut l'occasion pour le constructeur d'avancer sur le dossier de l'hydrogène avec la signature d'une lettre d'intention co-signée avec Nikola et OGE. L'objectif étant de collaborer à la mise en place d'une structure commerciale permettant le transport de l'hydrogène via des pipelines des sites de production jusqu'aux stations de ravitaillement.

MAN : le B100 et le B30 disponible sur toute la gamme

Depuis le début de cette année, MAN propose ses gammes autocars et autobus avec la compatibilité aux biocarburants B30 et B100, en option à la commande.

Filtration MAN NEOPLAN

L'arrivée de nouveaux véhicules compatibles avec ce type de carburant moins polluant à l'usage est une avancée vers la transition énergétique.

En parallèle de l'accompagnement de ses clients en cette période particulièrement difficile pour les transporteurs, MAN vient de lancer une nouvelle gamme de filtres à microparticules antiviraux pour équiper ses bus et ses cars vendus sous les marques MAN et Neoplan.

Ces filtres haute performance permettent de capturer les particules ultrafines. Ce nouvel équipement est disponible en option sur les véhicules neufs et peut être installé sur les véhicules déjà en circulation via le réseau de service MAN.

MERCEDES : électrification des Vito et Sprinter

Le cheval de bataille de Mercedes en ces temps de crise est clairement l'électrification de ses gammes. Si le constructeur allemand est très dynamique dans l'automobile, il l'est aussi pour le transport de voyageurs. Ainsi, après une première version du eSprinter testé à l'automne dans *Mobilités Magazine*, Mercedes annonce une seconde génération. Celle-ci offrira une autonomie doublée. Il sera produit dès 2023 aux États-Unis à Charleston.

Le eVito Tourer, la version minibus de l'utilitaire, se décline également en version PMR grâce à un partenariat avec le spécialiste AMF-Bruns en Allemagne pour un aménagement spécifique avec une découpe du plancher arrière et une rampe d'accès antidérapante Easy-Flex.

Du côté des autobus, l'eCitaro bénéficie d'une nouvelle génération de batterie lithium-ion qui lui offre une plus grande autonomie. La capacité des nouveaux packs de batteries est augmentée de 30 % et ils peuvent être rechargés à l'aide de pantographes.

SCANIA : le Citywide fait ses premiers pas

Le bus électrique Citywide de Scania a fait ses premiers tours de roue et a reçu un très bon accueil de la part du public. Scania est un acteur engagé dans la transition énergétique avec ses différents modèles proposant des motorisations compatibles avec les carburants non fossiles tels que le B100, le B30 ou encore l'ED95.

Le eVito Tourer, la version minibus de l'utilitaire, se décline également en version PMR grâce à un partenariat avec le spécialiste AMF-Bruns en Allemagne pour un aménagement spécifique avec une découpe du plancher arrière et une rampe d'accès antidérapante EasyFlex.

Van Hool : luttez ensemble contre le virus Covid-19

La priorité de Van Hool au cours de cette période a été de trouver des solutions techniques pour lutter contre la transmission du virus. Le bureau d'étude du constructeur belge a été mis à contribution dès le début de la pandémie pour proposer des équipements de protection, autant pour le conducteur que pour les passagers des véhicules de la marque.

Le constructeur a également travaillé sur la filtration de la ventilation de ses véhicules en développant un système plus efficace. Baptisé CAPS, pour Cleaning Air Purifying System, et disponible pour ses autocars des gammes EX et TX, le système assure une filtration active de l'air à bord des véhicules équipés.

Le système, développé en collaboration avec le spécialiste de la climatisation Sanz Clima en Espagne, permet une filtration en 3 étapes, dont une stérilisation par lampe UV-C liée à une photocatalyse qui permet de dissoudre les virus et bactéries présents dans l'air.

Ce nouvel équipement s'inscrit dans le programme Future-Proof lancé en 2020 par Van Hool pour permettre une reprise des activités avec une plus grande sécurité face à la Covid-19.

Ainsi, depuis le printemps 2020, le constructeur propose différentes options dans ce programme, allant de la reprogrammation du système de climatisation pour optimiser l'entrée d'air extérieur, mais aussi des équipements de séparation des passagers, du conducteur, des distributeurs de gel hydroalcoolique.

VAN HOOL : distanciation client, protection conducteur, filtration Futur Proof.

VDL : un nouveau Citea en approche

VDL dévoile en cette fin mai la nouvelle version de son autobus électrique Citea. Au programme, une plus grande autonomie qui devrait dépasser 500 km dans des conditions optimales et qui ne devra pas aller en dessous de 250 km par température négative. Il sera proposé en 4 longueurs de 12,20 à 18,1 m dont une inédite version 13,5 m à seulement 2 essieux pour réduire son prix de revient.

Pour optimiser son fonctionnement, le constructeur va recourir à différentes évolutions comme une meilleure régulation thermique de l'habitacle, permise entre autres par l'utilisation du double vitrage. L'optimisation de l'aérodynamique va également permettre une réduction du bruit de roulement.

L'habitacle a été conçu pour en faciliter le nettoyage grâce à des sièges suspendus, et le recours à des matériaux antibactériens pour les barres de maintien ou les sièges des passagers permet de lutter contre les virus et autres bactéries. L'ambiance lumineuse à bord a également été retravaillée.

Sa présentation officielle aura lieu après le bouclage de ce numéro. ■

ARNAUD MARCHAL

VDL, Citea electrique.

SOLARIS
A CAF GROUP COMPANY

DIRECTION ›
E-mobilité

CAF GROUP

Vérités sur la **trottinette**

En France, l'énergie nécessaire au transport produit 2 millions de tonnes de CO2 chaque année, que ce soit par les gaz d'échappement de l'avion, du ferry, de l'auto, ou pour fournir l'énergie au train, à la voiture hybride ou au VAE. La trottinette n'échappe pas à cette rude règle.

Même si sur le plan strict du déplacement, on ne contestera pas qu'elle carbonise moins qu'un véhicule « thermique », même aux beaux jours du covoiturage. Quoique... Selon une étude minutieuse de l'Université de Caroline du Nord (publiée le 2 mars 2019), une trottinette alimentée par le réseau électrique français émet environ 150 g par km (202 g de CO2 par mile parcouru, selon les chiffres de l'étude). C'est vrai, en Allemagne, ce serait 5 fois plus de CO2, en raison des options énergétiques prises pour la production électrique. Cependant, toujours en France, un bus n'émet que 60 g par passager et par kilomètre, presque 3 fois moins que la trottinette. Premier paradoxe. Car ce ne sera pas le seul...

L'Empire du Milieu n'aime pas l'environnement

Sous perfusion du catéchisme de l'écologie militante, la plupart des évaluations relatives à la « mobilité douce » se cantonnent à la seule consommation énergétique (rechargement de la batterie, en l'occurrence) des divers véhicules étudiés. Elles se gardent bien d'examiner l'ensemble. Or, selon la durée de vie des engins étudiés, leur processus de production, ajouté au transport jusqu'à pied d'œuvre fait doubler au bas mot les effets et méfaits sur l'environnement. Pour être clair : moins un véhicule dure longtemps, plus son renouvellement sera fréquent ; soit une démultiplication de l'émission de CO2 lors de la fabrication et du transport d'un nouvel exemplaire. Bien sûr, une trottinette consomme bien moins qu'une automobile (250 000 km en moyenne, avec un taux d'occupation d'1,4 passager) ou une motrice de TGV, mais son renouvellement est beaucoup plus fréquent. Rapporté au nombre de passagers (qui, nous le verrons plus loin, pèse aussi sur la durée de vie), une trottinette qui ne fait que 4000 km avant mise au rebut, a proportionnellement un impact carbone à la production qui est loin d'être négligeable, sachant que ce kilométrage diminue encore lorsqu'on parle des flottes urbaines du free floating. Car l'essentiel des véhicules, et en tout cas les pièces principales, sort des fabriques chinoises : caoutchouc, acier, aluminium, fibre de carbone, extraction des matières premières, production et usinage entraînent un nombre infini d'opérations polluantes, tempérées par les normes d'un pays qui, pour

électrique

être l'Empire du Milieu, n'est pas pour autant champion de l'environnement !

Une écolo qui cache son double jeu

Dans une trottinette courante, rien n'est plus funeste que son ingrédient-clé : le lithium-ion de sa batterie. Sans même évoquer le coût humain difficilement acceptable des expropriations et de l'emploi des enfants - notamment dans les gisements du Congo -, l'extraction du lithium a un impact très lourd. Sa concentration, souvent dans le granit et les roches volcaniques, est très faible, son extraction exige donc un immense déploiement d'énergie, et de CO_2.

Pèse sur le cahier des lourdes charges l'éloignement des gisements. La Chine n'en possédant que 6 % qu'elle ne peut évidemment pas extraire d'un coup, elle

D'après étude, chaque trottinette en free floating roulerait en moyenne qu'un kilomètre et demi par jour.

doit importer. Et ce de la lointaine Amérique du Sud qui, forte de l'Argentine, de la Bolivie et du Chili, détient plus de 60% des réserves.

Au transport des matières premières s'ajoute celui du produit fini : produit prêt à l'emploi ou en kit, pièces détachées et de rechange... une fois tout ceci transféré en porte-containers (ou en avion ?) de Shanghai à Hambourg, Marseille ou Bari, reste à le faire parvenir au détaillant ou au free floater, qui va l'exploiter dans telle ou telle ville. Une quantité de CO_2 difficile

à calculer, mais qui multiplie au moins par deux son impact carbone.

Selon une étude accablante, chaque trottinette en free floating ne roulerait en moyenne qu'un kilomètre et demi par jour. C'est la logique du concept : pour convaincre le public, la trottinette en libre service doit être, par définition, disponible, donc largement en surnombre... Notons les efforts accomplis par les applis, qui rationnalisent la répartition sur le tissu urbain, et font donc baisser les effectifs. Ils baissent sur site. Pas dans le temps. On revient à la durée de vie : selon une autre étude américaine qui a fait beaucoup de bruit, une trottinette ne survivrait pas 3 mois au manque de soin et aux malveillances... quand 4 mois seraient nécessaires à la rentabilisation.

La prise en charge de la mise en charge

Lime et Dott contredisent ces chiffres, avançant plutôt une survie de 9 à 12 mois. Chez certaines enseignes, cette existence éphémère serait d'ailleurs compensée par une résurrection bien dans l'air du temps : le reconditionnement. Tout engin inapte est donc renvoyé à l'atelier, les pièces usées remplacées, non par des neuves, mais aux dépens... des exemplaires trop abimés pour être remis d'aplomb. Une méthode efficace empruntée aux escadrilles en temps de guerre !

L'esplanade ou le trottoir sont l'avant-scène du free floating. L'atelier est la coulisse. Ils sont placés en lointaine banlieue des grandes cités. Pour les y emmener, il faut les embarquer dans des véhicules. Qui pour beaucoup marchent au diesel. Economie ! De plus, une trottinette ne part pas pour l'atelier que si elle est en panne : en l'absence de dispositif spécial, elle y passe souvent la nuit pour qu'on rebooste la batterie. Après les flottes de camions des débuts, une profession est apparue, en toute ubérisation, celle de juicer (de juice, « le jus », au sens de « courant électrique »).

D'après étude, chaque trottinette en free floating ne roulerait en moyenne qu'un kilomètre et demi par jour.

Aidé par les applis des free floaters, la mission du juicer consiste à ramasser des trottinettes dans son coffre (gare à l'œil du policier suspicieux !), l'emmener remettre la batterie en charge, avant de reposer l'engin avant 7 heures du matin. Un métier où il faut rouler beaucoup et vite, parfois en affrétant un vieux van pas trop cher : concurrence, paiement au lance-pierre et rentabilité obligent !

Le travail du juicer nous permet de revenir sur une autre question de l'impact carbone de la trottinette : l'origine du courant pour recharger la batterie. L'émission de CO_2 pour un seul kW/h est d'environ 1 kg s'il vient d'une centrale à charbon, 700 g s'agissant de fuel et 400 g pour du gaz, mais 5 g pour le nucléaire qui, avec les barrages, permet à la France d'échapper aux 70-80 % de dépendance aux énergies fossiles

Toujours plus d'informations avec l'abonnement papier à Mobilités Magazine !

Desormais vous recevrez avec votre abonnement

11 numéros/an

11 numéros/an

6 numéros/an

4 numéros/an

Sans augmentation de tarif !

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.

Abonnement 1 an ☐ **172 €** **Abonnement 2 ans** ☐ **320 €** *(gagnez deux numéros)*

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

☐ par carte bancaire (sauf American express)

Date et signature obligatoires

n° : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

expire fin : |_|_|_|_| cryptogramme n° : |_|_|_|

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

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.*

TG PRESS Mobilités Magazine est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison - mobilitesmagazine@gmail.com

qu'avouent les autres pays.
Lime prétend recharger ses véhicules en 100 % renouvelable. A moins d'être autonome en assurant soi-même sa production solaire, par exemple (ce n'est pas le cas : Lime se ravitaille sur le réseau Planète Oui), cet apparence vertueuse est juste un sophisme publicitaire : la production « durable » n'est en effet qu'une ponction des uns sur la production totale destinée aux autres qui, spoliés de cette production « propre », doivent bien sûr faire l'appoint... avec le charbon ou le nucléaire.
Petite parenthèse : subventionnée comme chacun sait par un prélèvement sur les notes d'électricité, la production « durable » à la française crée une dépendance vicieuse : plus elle remplacera la production électrique classique, moins elle bénéficiera de subventions, et moins les coûts atteints deviendront supportables.

Un recyclage compliqué

Chaque batterie est prévue pour 500 cycles de charge, l'équivalent de 5 ans d'utilisation pour l'usage normal d'un particulier. Car en free floating, une batterie ne dure que 3 à 6 mois ! En 2020, 200 000 batteries de trottinettes auraient ainsi été mises au rebut - quatre fois plus que pour les vélos électriques. Faire « durer » la batterie ? Cela débouche sur des charges plus laborieuses et donc une production supplémentaire de CO_2.
On s'en doute, à l'intérieur de leur coque plastique - avalée par la nature au bout d'un demi-millénaire, elles contiennent de nombreux matériaux aussi peu recommandables : nickel, cobalt, manganèse... le lithium n'entrant que dans 0,5 %, quantité trop faible et isolement trop coûteux pour être envisageable. S'y ajoutent les cartes électroniques du BMS (Battery Management System), indispensables à prévenir surcharges, variations de tension, températures intempestives... Elles aussi sont très polluantes.

Lime affirme recycler ses batteries à 80 %. D'après la loi française, celles-ci sont considérées comme des DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques). A ce titre, c'est à ceux qui les mettent sur le marché que revient l'honneur d'organiser collecte, tri et recyclage. Un service auquel contribue la fameuse « éco-participation » instituée depuis 2005. Pour bénéficier du reversement de cette taxe, il faut cependant un agrément de l'Etat, comme celui des firmes Screlec et Ecologic qui gèrent les batteries de Smartphone et autres portables. Bonne nouvelle : depuis peu, ces firmes performantes s'organisent pour recycler celles des trottinettes électriques lorsqu'on ne parvient plus à les reconditionner.

Le coût de l'imbécilité

La Screlec ramasse également les trottinettes abandonnées dans les bois ou jetées dans les fleuves. L'impact sur les fleuves est effarant lorsqu'on sait qu'en 2019, en un seul week-end, 109 trottinettes ont été renflouées dans la seule portion lyonnaise de la Saône. Quant à l'association Guppy, qui nettoie bénévolement la Seine, elle signale le renflouement de 20 à 60 trottinettes à chaque intervention.
Les conséquences du vandalisme et du vol pèsent eux aussi sur le renouvellement intempestif du parc (avec les nouveaux modèles, renflouables si on n'intervient pas trop tard) et la démultiplication des réparations, ne serait-ce que celle de l'antivol. Sans avoir le côté volontaire du vandalisme, l'utilisation à deux n'est que le fait de l'avarice. Malgré la récente législation qui l'interdit, elle est fréquente chez l'adepte du free floating : un facteur d'usure et de casse. Enfin, aux franges du vol, la dissimulation (afin de garder une trot-

La recharge ou le changement des batteries in situ limiterait le ballet des véhicules collecteurs et des juicers.

tinette disponible pour soi) enfle lui aussi le ratio véhicules/consommateurs, et donc le nombre des importations.

Report modal et mobilité induite

L'idée la plus largement admise, c'est que la trottinette a remplacé d'autres moyens de transport, moins écolos. Sûr que si son succès met en retrait la voiture, elle est bénéfique. Or ce n'est pas tout-à-fait cela. Une étude française, toujours de 2019, a montré que le « report modal » par rapport à l'automobile n'était que de 7 %. Automobile qui, de toute façon, est notablement passée dans le même temps à l'électrique ! Le petit drame de la trottinette, c'est qu'elle a plutôt tendance à remplacer la marche. Il y a aussi la fameuse « mobilité induite » : nombre de déplacements en trottinette n'auraient tout bonnement pas été effectués si la trottinette n'avait pas existé. Une source modeste de CO_2, mais CO_2 quand même ! Et les transports en commun ? A l'heure de l'interdiction des cars et de la chasse aux véhicules thermiques, certains forcenés de l'écologie suggèrent de miser exclusivement sur la trottinette. « Détail » régulièrement oublié, c'est que la trottinette est boudée par une population ayant dépassé 50 ans. Et puis, ce n'est pas parce que les bus et les métros se vident qu'ils ne tournent plus - même si une rame ou un bus avec moins d'usagers consomme un peu moins. Quand bien même ! En cas de succès phénoménal des micro-mobilités, une baisse du trafic des transports en commun pourrait avoir un effet rétroactif : la desserte devenant moins fréquente et donc moins pratique, les usagers pourraient bien se tourner vers la voiture individuelle ou le taxi.

Au bon plaisir des juicers...

Alors, comment améliorer ce bilan plus mitigé que prévu ? D'abord, en favorisant l'acquisition de la trottinette individuelle : mieux traitée qu'un véhicule d'emprunt (du moins en France), elle a une plus grande durée de vie, n'a pas besoin de ramassage, séjourne plus souvent au chaud (plus grande durée de vie des batteries), et est donc moins souvent volée. L'acquisition d'une trottinette personnelle réduit donc le parc des « trottinettes partagées », et donc le poids de sa production catastrophique en Asie et de son expédition en Europe.
Même si la trottinette 100 % UE ou 100 % française est un leurre, il n'est pas interdit d'espérer une relocalisation de la production, plus propre, comme il est arrivé au vélo et au VAE (voir notre numéro de mars), les importations se limitant à quelques pièces non rentables pour une production européenne. Indépendamment de cela, le free floating a tout à gagner dans une réduction d'un parc coûteux. On peut l'envisager avec des applis plus performantes pour le client, une gestion plus fine, des véhicules plus solides, plus lourds (moins facilement jetés à la Seine ou dans les calanques), moins vulnérables et mieux repérables face aux malandrins. La recharge ou le changement des batteries in situ limiterait le ballet des véhicules collecteurs et des juicers.
Enfin, une législation plus libérale en matière de voirie (voir *Mobilités Magazine Autocars* N°17) pourrait privilégier les raccourcis, les trajets ayant tendance à rallonger voire doubler avec les interdictions et obligations - trottoirs, voirie, voies réservées. La trottinette n'est pas aussi écolo que prévu, mais elle n'a pas dit son dernier mot ! ■

Dominique de La Tour

Cet article a fait l'objet d'une première publication le 15 avril 2021 dans Micro-Mobilités Magazine N°4.

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

AVIS D'ATTRIBUTION DE CONCESSION

SECTION I : POUVOIR ADJUDICATEUR/ENTITÉ ADJUDICATRICE

I.1) NOM ET ADRESSES :
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU NORD GRANDE-TERRE, 2, Lot Vallée de Roujol, Point(s) de contact : Monsieur le Président, Jean BARDAIL, 97131, PETIT-CANAL, F, Téléphone : 0590 48 77 80, Courriel : marches@cangt-guadeloupe.fr, Code NUTS : FRY10
Adresse(s) internet :
Adresse principale : http://www.marches-securises.fr
Adresse du profil acheteur : http://www.marches-securises.fr
I.2) TYPE DE POUVOIR ADJUDICATEUR :
Organisme de droit public
I.3) ACTIVITÉ PRINCIPALE
Services de chemin de fer urbain, de tramway, de trolleybus ou d'autobus

SECTION II : OBJET

II.1) ÉTENDUE DU MARCHÉ
II.1.1) Intitulé : Exploitation d'un service régulier de transport urbain terrestre de voyageurs
Numéro de référence : 2020/CANGT/DTM/013
II.1.2) Code CPV principal :
Descripteur principal : 60112000
II.1.3) Type de marché
Services
II.1.4) Description succincte : La concession objet du présent avis conduira à la conclusion d'un contrat de concession de service public. La concession a pour objet de confier à titre exclusif et principal et aux risques et périls du concessionnaire l'exploitation du service public de transport urbain de voyageurs sur le territoire de la Communauté d'agglomération Nord Grande Terre (CANGT)
II.1.5) Valeur totale estimée :
Valeur hors TVA : 12 100 000 euros
II.1.6) Information sur les lots
Ce marché est divisé en lots : non
II.1.7) Valeur totale du marché
Valeur hors TVA : 14 185 332 euros
Mots descripteurs : Transport
II.2) DESCRIPTION
II.2.1) Intitulé :
Lot n° :
II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)
Code CPV principal : 60112000
II.2.3) Lieu d'exécution
Code NUTS : FRY10
Lieu principal d'exécution : Ressort territorial de la Communauté d'agglomération Nord Grande Terre
II.2.4) Description des prestations : La Communauté d'agglomération Nord Grande Terre souhaite confier à un opérateur spécialisé l'exploitation des lignes de transport urbain dans son ressort territorial. Le concessionnaire fournira le parc de véhicules roulant nécessaire à l'exploitation du service. A titre non exhaustif, les principales missions incombant au concessionnaire sont les suivantes : exploitation des lignes de transport, entretien et maintenance des biens de la Concession. Le prestataire sera en charge de la production, de la gestion, de la commercialisation et de la promotion des services sur ces lignes. A l'exception de l'équipement des points d'arrêt et du système billettique fournis par l'Autorité Organisatrice, le prestataire prendra à sa charge l'ensemble des investissements nécessaires au bon fonctionnement des lignes.
II.2.5) Critères d'attribution
La concession est attribuée sur la base des critères décrits ci-dessous :
Critères : Les critères sont énoncés dans les documents de la Concession
II.2.7) Durée de la concession
Début : 1er juin 2021 - Fin : 31 mai 2028
II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non
II.2.14) Informations complémentaires : Les candidatures et les offres seront remises simultanément sur des supports distincts.
Mots descripteurs : Transport

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

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

AVIS D'ATTRIBUTION DE CONCESSION

SECTION IV : PROCÉDURE

IV.1) DESCRIPTION

IV.1.1) Forme de la procédure :

Procédure d'attribution avec publication préalable d'un avis de concession

IV.1.8) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP)

Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics :

IV.1.11) Principales caractéristiques de la procédure d'attribution :

SECTION V : ATTRIBUTION DE CONCESSION

Lot nº :

Intitulé :

Une concession/un lot est attribué(e) : oui

V.1) Informations relatives à une non-attribution

La concession/le lot n'a pas été attribué(e)

V.2) Attribution de concession

V.2.1) Date de la décision d'attribution de la concession :

15 avril 2021

V.2.2) Informations sur les offres

* Nombre d'offres reçues : 3

Nombre d'offres reçues de la part de PME : 3

Nombre d'offres reçues de la part de soumissionnaires d'autres États membres de l'UE : 0

Nombre d'offres reçues de la part de soumissionnaires d'États non membres de l'UE : 0

Nombre d'offres reçues par voie électronique : 3

La concession a été attribuée à un groupement d'opérateurs économiques : oui

V.2.3) Nom et adresse du concessionnaire :

Les Rapides du Levant, 1, Lot Vince - Immeuble Eagle Four, 97170, Petit-Bourg, GP, Téléphone : 0690 35 69 92, Courriel : victor4audry@gmail.com, Code NUTS : FRY10

Le concessionnaire est une PME : oui

Transport Urbain Moulien, 34, rue Duchassaing - Immeuble La Gracieuce, 97160, Le Moule, GP, Téléphone : 0690 37 58 98, Courriel : medgwada@hotmail.com, Code NUTS : FRY10

Le concessionnaire est une PME : oui

V.2.4) Informations sur la valeur de la concession et les principales modalités de financement :

Valeur initiale totale estimée du marché/ du lot/ de la concession : 12 100 000 euros H.T

Valeur totale de la concession/du lot : 14 185 332 euros

Recettes provenant du paiement de redevances et d'amendes par les usagers : 14 185 332 euros

Prix, paiements ou autres avantages financiers accordés par le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice : 11 255 727 euros

Tout autre détail pertinent concernant la valeur de la concession :

SECTION VI : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

VI.3) INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

VI.4) PROCÉDURES DE RECOURS

VI.4.1) Instance chargée des procédures de recours :

Tribunal administratif de Guadeloupe, 6, rue Victor Hugues, 97100, BASSE-TERRE, F, Téléphone : 0590 81 45 38, Courriel : greffe.ta-basse-terre@juradm.fr, Adresse internet : http://www.guadeloupe.tribunaladministratif.fr

VI.4.2) Organe chargé des procédures de médiation :

VI.4.3) Introduction de recours :

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

VI.4.4) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus sur l'introduction de recours :

Tribunal administratif de Guadeloupe, 6, rue Victor Hugues, 97100, BASSE-TERRE, F, Téléphone : 0590 81 45 38, Courriel : greffe.ta-basse-terre@juradm.fr, Adresse internet : http://www.guadeloupe.tribunaladministratif.fr

VI.5) DATE D'ENVOI DU PRÉSENT AVIS

3 juin 2021

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

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

AVIS DE CONCESSION

DÉPARTEMENT DE MAYOTTE

SECTION I : POUVOIR ADJUDICATEUR / ENTITÉ ADJUDICATRICE

I.1) Nom et adresse : Conseil départemental de Mayotte
Adresse(s) internet : http://www.cg976.fr
I.2) Communication :
Adresse à laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues : https://www.marches-securises.fr
Code NUTS : FRY50
I.3) Type de pouvoir adjudicateur : Autorité régionale ou locale
I.4) Activité principale : Autres : transports publics transfrontaliers

SECTION II : OBJET

II.1) Etendue du marché
II.1.1) Intitulé : **Exploitation d'un service de transport interurbain pour le Département de Mayotte**
Numéro de référence : [...]
II.1.2) Code CPV principal : 60112000
II.1.3) Type de concession : Services.
II.1.4) Description succincte :
Les principales missions suivantes sont confiées :
L'exploitation technique et commerciale du service public des transports de personnes, la mise à disposition du parc de matériel roulant ; l'entretien courant et le renouvellement des biens affectés au service public, la maintenance de niveau 1 des équipements dits de courants faibles (billettique, information voyageurs, géolocalisation et supervision & reporting), La gestion et l'exploitation d'un Atelier-Dépôt existant situé à Longoni ;Le financement, la construction et l'exploitation d'un deuxième Atelier-Dépôt au sud de Grande-Terre ; La mission de prospection, de conseil et d'assistant à maîtrise d'ouvrage pour accompagner le Département dans la réalisation d'un éventuel troisième Atelier-Dépôt au centre de Grande-Terre ; La gestion et l'exploitation des pôles d'échanges, L'accueil et l'information des usagers; La vente des titres de transport ; la perception des recettes du service ;
II.1.5) Valeur totale estimée : 100 000 000 euros
Ce marché est divisé en lots : non.
II.2.5) Critères d'attribution :
Enoncé dans le RC
II.2.6) Valeur estimée : 100 000 000 euros
II.2.7) Durée de la concession : 120 mois
II.2.8) Information sur les fonds de l'Union européenne :
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : Non
II.2.9) Informations complémentaires :
Le contrat est un contrat de concession au sens de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique. Il s'agit également d'une concession de services ayant pour objet un service public en vertu de l'article L. 1121-3 du code de la commande publique.
La rémunération du Concessionnaire est assurée :
• par les recettes de trafic perçues auprès des usagers du service public ;
• une contribution forfaitaire du Département ;
• et plus largement par l'ensemble des produits d'exploitation (recettes publicitaires, produit des amendes, recettes liées à l'exploitation des ateliers-dépôts, aux pôles d'échanges...) ;
Création d'une société dédiée
Mise en service démarrant au 1er septembre 2022 avec 5 lignes. Dans une deuxième phase (Début 2026), seront mises en place deux lignes complémentaires
La fourniture et l'installation de systèmes billettique et d'information voyageurs ne sont pas incluses dans le périmètre de la Concession
La durée mentionnée au II.2.7 correspond à la durée d'exploitation.

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

III.1) Conditions de participation
III.1.1) Habilitation à exercer l'activité professionnelle, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du

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

AVIS DE CONCESSION

commerce ou de la profession :
Liste et description succincte des conditions : Une lettre de candidature, les pouvoirs de la personne habilitée pour engager le candidat, déclaration sur l'honneur sur exclusion à la participation à la procédure de passation des contrats de concession ; attestation sur l'honneur sur l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés, copie certificats fiscaux et sociaux, l'inscription au registre du commerce autorisation d'exercer la profession de transporteur public de personnes en France ou déclaration sur l'honneur que les démarches seront engagées pour permettre une obtention au plus tard à la date de début d'exploitation.

III.1.2) Capacité économique et financière :
Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis : Une déclaration sur le chiffre d'affaire, les bilans et comptes de résultat, attestation d'assurance et de responsabilité professionnelle.

III.1.3) Capacité technique et professionnelle :
Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis : les références du candidat, une déclaration sur l'honneur sur les effectifs du candidat, une déclaration sur l'honneur indiquant l'outillage, le matériel et l'équipement technique dont dispose le candidat, note présentant l'aptitude du candidat à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

III.2) Conditions liées à la concession

III.2.1) Information relative à la profession

Le Concessionnaire devra avoir obtenu les autorisations nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur public de personnes en France avant le début de l'exploitation

III.2.2) Conditions d'exécution de la concession :
Le pouvoir adjudicateur, dans un souci de promotion de l'emploi et de lutte contre l'exclusion, a décidé de faire application des dispositions de l'article L2112-2 et L2112-4 du nouveau code de la commande publique en incluant dans le cahier des charges de cette concession une clause obligatoire d'insertion par l'activité économique. Cette clause est appliquée dans les conditions de l'article Art III.14.5 du projet de contrat

III.2.3) Informations sur les membres du personnel responsables de l'exécution de la concession : Sans objet

SECTION IV : PROCEDURE

IV.1) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP) :
Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics : NON

IV.2) Renseignements d'ordre administratif

IV.2.1) Date limite de remise des candidatures :
6 septembre 2021 à 12h

IV.2.2) Langue(s) pouvant être utilisée(s) dans l'offre ou la demande de participation : Français.

SECTION V : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

V.1) Renouvellement : NON

V.2) Informations sur les échanges électroniques

V.3) Informations complémentaires :
Compte tenu du nombre de caractères techniquement limité dans le présent avis d'appel public à la concurrence, un dossier de consultation est mis à disposition sur le site https://www.marches-securises.fr
Il est de la responsabilité des candidats de s'y reporter pour prendre connaissance du contenu détaillé des candidatures et des offres qui doivent être remises simultanément.

V.4) Procédures de recours

V.4.1) Instance chargée des procédures de recours :
Tribunal Administratif de Mayotte, Les Hauts du Jardin du Collège, 97600, MAMOUDZOU, YT, Téléphone : (+33) 2 69 61 18 56, Courriel : HYPERLINK "mailto:greffe.ta-mayotte@juradm.fr" greffe.ta-mayotte@juradm.fr, Fax : (+33) 2 69 61 18 62, Adresse internet : http://mayotte.tribunal-administratif.fr

V.4.2) Organe chargé des procédures de médiation

V.4.3) Introduction de recours

V.4.4) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus sur l'introduction de recours :
Greffe du Tribunal Administratif de Mayotte, Les Hauts du Jardin du Collège, 97600, MAMOUDZOU, YT, Téléphone : (+33) 2 69 61 18 56, Courriel : HYPERLINK "mailto:greffe.ta-mayotte@juradm.fr" greffe.ta-mayotte@juradm.fr, Fax : (+33) 2 69 61 18 62, Adresse internet : http://mayotte.tribunal-administratif.fr

V.5) Date d'envoi du présent avis : [...]

L'avenir dans une nouvelle dimension. L'eCitaro G.

La référence. Avec l'eCitaro G, Mercedes-Benz continue son développement vers l'âge de l'électromobilité en toute cohérence. En tant qu'autobus articulé à entraînement entièrement électrique, l'eCitaro G complète la gamme des autobus électriques avec un habitacle spacieux pour les lignes à grande affluence. Grâce à sa technique éprouvée et au système global d'eMobility de Daimler Buses, il ouvre la voie vers les concepts de transport du futur.
Plus d'informations sur www.mercedes-benz-bus.fr

Mercedes-Benz
The standard for buses.*

*La référence du bus et du car

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