

SYNTHESES

DES TABLES RONDES

LE NFC : QUELS IMPACTS SUR LA BILLETTIQUE ET L'INFORMATION MULTIMODALE ?

Intervenants :

Christian COCHET, Directeur général adjoint en charge du développement de SNCF Proximités

Yves KRATTINGER, Président de l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique (AFIMB), Président du Conseil général de Haute-Saône, administrateur du GART

Pierre MATHIEU, Vice-président Transport de la Région Champagne-Ardenne

Philippe PEYROUX, Vice-président de la Communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon Sud, administrateur du GART

Jean-Philippe LALLY, Directeur général de la CTS (Strasbourg)

Animateur : Jean-Michel GADRAT, Président du Forum des services mobiles sans contact (SMSC)

Composante favorisant la pratique de l'intermodalité, la technologie NFC prendra largement son essor en 2012 en France. Son déploiement souffre cependant encore d'un manque de pilotage national afin de développer des services sans contact « interopérables » dans le plus grand intérêt de l'utilisateur quel qu'il soit.

De l'interopérabilité avant toute chose

Comme l'a annoncé d'emblée Jean-Michel Gadrat, il y a en France un objectif de développement rapide et massif de la technologie du sans contact « NFC », voulu par le gouvernement et les collectivités territoriales, mais également attendu par le public.

Du côté des transports, *« le paiement et la billettique sans contact œuvrent pour le développement des transports publics, car ils permettent de développer l'intermodalité en simplifiant la démarche des usagers, confirme Yves Krattinger. Mais se pose la question de l'interopérabilité des systèmes. Tant sur l'information aux usagers que sur la billettique, les outils et les applications développés doivent être partageables géographiquement, mutualisés et applicables à tous. L'AFIMB (Agence France de l'Information et de la Billettique) doit certifier un certain nombre de paramètres pour que cela fonctionne, et établir des référentiels, mais elle n'a pas autorité à fixer les choses. Sans parler du problème de la gouvernance d'un référentiel technique, dans le contexte de 400 autorités organisatrices en France. C'est pourquoi nous avons besoin d'une vraie République décentralisée avec un Etat dont les missions soient claires, stratégiques, tournées vers l'avenir et cohérentes, et des territoires*

auxquels on fasse confiance, car détenteurs d'une intelligence qui innove et qui crée de la valeur. »

Même message chez Pierre Mathieu, qui lui aussi voit l'interopérabilité comme une condition *sine qua non*. « *Il y a en matière de NFC de nombreux opérateurs : Internet, cartes, téléphonie mobile, transport... Tous ont des logiques différentes et certains peuvent être en concurrence. Or, il faut un système conçu dans l'intérêt de l'utilisateur, et qui puisse fonctionner d'une région à une autre. Nous devons aussi progresser sur la question d'une information en temps réel qui soit complète et consolidée sur tout le déplacement, quel que soit le mode de transport utilisé. Il y a également des ressources nouvelles à trouver pour faire face aux trois enjeux que sont la billettique, l'information multimodale et la mise en accessibilité, entre agglomérations, régions et départements. »*

Encore des pistes à travailler

Christian Cochet a évoqué pour sa part l'expérience faite en Bretagne par SNCF Proximités en 2007 sur la billettique et l'information multimodale. « *Nous avons constaté que le mobile NFC apportait plus de services aux occasionnels, mais beaucoup moins à la clientèle des abonnés. L'arrivée du NFC sur téléphone mobile doit nous amener à revisiter un modèle de billettique directement calqué sur celui de la billetterie. Ne doit-on pas repenser l'architecture, selon que l'on s'adresse à des occasionnels ou des abonnés, et trouver des réponses différentes ? »*

Fort d'une technologie NFC déjà très présente dans sa ville (70 % des déplacements sur l'agglomération fonctionnent sur ses principes grâce à la carte à puce Badgeo), Jean-Philippe Lally a souligné combien cet élément fondamental du réseau de transport public strasbourgeois prendra plus d'importance encore dans l'avenir, sachant que chaque année la part des déplacements faits avec des titres d'abonnement croît de 5 à 6 %, au détriment des tickets unitaires. « *Nous avons développé le rechargement par Internet et nous nous sommes associés avec d'autres organismes comme l'Université... Aujourd'hui, nous devons travailler sur l'information de l'utilisateur en temps réel, sur le terrain, et sur la billettique. Le téléphone portable basé sur le NFC peut apporter des solutions, et être considéré comme un titre de transport. C'est donc un champ à explorer, mais avec réalisme, en se disant que c'est un canal de distribution supplémentaire du titre de transport. Il faut aussi l'évaluer en termes d'efficacité, d'attractivité et de modèle économique. Nous devons aussi avancer sur les autres déplacements qui ne se font qu'à l'intérieur d'un même territoire, et ne pas nous attacher qu'au cas d'une petite minorité d'utilisateurs ayant une utilisation très combinée de modes de déplacements associant des territoires différents. »*

Tous pour un NFC, un NFC pour tous

S'il reconnaît le progrès majeur qu'apporte cette technologie, Philippe Peyroux évoque pour sa part le risque de fracture numérique qu'elle comporte. « *De nombreuses personnes ne sont pas technophiles, ne serait-ce qu'à Arcachon où presque la moitié de la population a plus de 60*

ans. Nous devons penser à toutes les populations, et faire plus d'enquêtes publiques pour connaître les attentes et les habitudes des usagers. La technologie NFC doit incontestablement être développée, mais en étant multiculturelle, multigénérationnelle, et en laissant la place à d'autres titres de transport et aux tickets à l'unité, même si cela a des coûts. Elle doit par ailleurs contribuer à rendre le transport public plus glamour, condition indispensable pour amener les gens à lâcher leur automobile. Quant au financement, il y a des idées à explorer, comme élargir l'assiette du versement transport ou recourir à des formes de péage urbain. »

REINVENTER LE BUSINESS MODEL DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Intervenants :

Michel BLEITRACH, président de l'UTP, président du directoire de Keolis

Gilles BOURDOULEIX, président d'AGIR, député-maire de Cholet, président des Transports Publics du Choletais

Jérôme GALLOT, directeur général de Veolia Transdev

Jean-Marc JANAILLAC, président du directoire de RATP Dev

Jacques REMILLER, député de l'Isère, maire de Vienne

Animateur : Guillaume DUBOIS, directeur stratégie et opérations de Kurt Salmon

L'heure des choix a sonné

Un modèle économique déficitaire, des finances publiques de plus en plus contraintes et une obligation d'organiser et d'assurer une mobilité efficace, qualitative et alternative à l'utilisation de la voiture sont les éléments auxquels doivent faire face les AOTU. Désormais, l'heure est aux arbitrages. Des choix dont l'efficacité repose sur la concertation entre collectivités locales, opérateurs et clients-voyageurs.

Avec un ratio recettes/ dépenses qui se dégrade et une fréquentation qui certes continue à croître mais en moindre proportion, collectivités et transporteurs sont unanimes : le transport public va mal et son modèle économique est à revoir. Une raison à cela : des coûts qui augmentent chaque année de 4 à 5 %, alors que la part payée par les usagers n'augmente que de 1 ou 1,5 %. Difficile dans ces conditions d'envisager des investissements pour développer les réseaux de transport public - nécessaires au développement économique et social des territoires - afin d'attirer les automobilistes et respecter les objectifs du Grenelle de l'Environnement. Une équation difficile à résoudre pour les collectivités, tenues dans le contexte économique actuel de procéder à des arbitrages. « *Il est temps d'avoir une réflexion stratégique pour les 10/15 prochaines années* », affirmait en préambule Guillaume Dubois, directeur stratégie et opérations de Kurt Salmon. Notamment pour trouver des solutions pour améliorer l'équilibre économique des transports publics, fragilisé par la dégringolade du R/D. En dix ans, celui-ci est passé de 44 % à 35,6 % en 2010. Parmi les causes, figurent une hausse des coûts de production (+ 24 % de kilomètres produits sur 10 ans) et une baisse de 9 % de la recette par voyage. Par ailleurs, si le nombre de voyages a progressé de 31 % en dix ans, cette évolution s'est fortement ralentie ces dernières années avec seulement une hausse de 1,8 %

entre 2009 et 2010. « *Il faut le dire brutalement mais les mesures gouvernementales (prime à la casse, bonus/malus écologique) ont conduit à une augmentation du parc automobile* », rappelait Michel Bleitrach, président de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). Conséquence : en progressant de + 0,6 %, la mobilité individuelle a pris le pas sur la mobilité collective, laquelle a régressé de 3 % en 2009.

Crise internationale

Les professionnels du transport public sont par conséquent confrontés à un véritable problème structurel, accentué par la crise économique. Celle-ci a changé la donne non seulement en France, mais aussi à l'étranger. « *La situation est difficile partout* », constatait Jérôme Gallot, directeur général de Veolia Transdev. Aux Etats-Unis, notamment dans la banlieue de New-York où le groupe est en train de négocier un contrat, la collectivité exige d'exploiter autant de services avec moins de subventions publiques. « *Cela ne me dérange pas d'adapter les services aux contraintes financières. Au contraire. C'est l'occasion de retrouver une certaine marge de manœuvre et une part d'initiatives* ». En Italie aussi, les finances publiques sont en souffrance, avec à la clef des coupes dans le budget des transports. Ainsi, les autorités toscanes ont décidé de réduire l'offre kilométrique et augmenter les tarifs de 30 à 50 %. Autre solution développée en Angleterre : la suppression des subventions pour le transport des personnes âgées et le rétablissement des taxes sur le carburant, dont les transporteurs étaient exemptés.

Course de fond à l'envers

Néanmoins, il est impossible de sabrer en trop forte proportion les financements du transport public. C'est pourquoi les autorités organisatrices sont à l'heure des choix pour deux principales raisons : garantir la pérennité et surtout le développement des transports collectifs. « *Le report modal est essentiel* », insistait Jacques Remiller, député de l'Isère et maire de Vienne. « *Mais pour cela, il faut que les collectivités et les transporteurs travaillent dans le même sens dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et des Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT)* ». Une concertation d'autant plus cruciale qu'entre 2000 et 2009 la population française a augmenté de 5 %, tandis que la densité de surface urbanisée a baissé pour sa part de 22 %. « *C'est une course de fond à l'envers* », notait Michel Bleitrach. Avec pour conséquence l'obligation de desservir de nouveaux quartiers, de nouvelles zones d'activités économiques et industrielles et dans le cadre du développement de l'intercommunalité de nouvelles communes, toujours plus éloignées de la ville-centre. « *Lorsqu'on agit sur l'offre de transport, on modifie les kilomètres parcourus et l'attractivité des réseaux de transport. Avec des incertitudes sur les recettes commerciales et la fréquentation* », observait Guillaume Dubois. Pas question cependant de continuer à creuser les déficits.

Comment changer la donne ?

Aussi, dans ce contexte d'étalement urbain, de restrictions budgétaires, comment maîtriser les dépenses et accroître les recettes ? « *Pour autant* », s'interrogeait Jacques Remillier « *est-ce que le transport public sera rentable un jour ? Faut-il qu'il le soit ?* » Même sentiment pour Gilles Bourdouleix, président d'AGIR : « *Nous parlons d'un service public : est-il pertinent de s'interroger sur son équilibre économique ?* » Quoi qu'il en soit, en agissant sur l'offre de transport mais aussi sur la tarification et l'aménagement urbain, la donne peut être changée. « *Il y a des limites à ce que nous pouvons offrir* », rappelait l'élu. D'où la tendance à développer des modes complémentaires (comme le transport à la demande) et alternatifs comme le vélo ou la marche. Néanmoins, cette recherche d'optimisation et de rationalisation de l'offre nécessite de la pédagogie. « *A nous de convaincre l'usager de marcher 5 minutes de plus pour disposer d'une ligne à haute fréquence. A nous également de favoriser ce type de mobilité par le biais d'aménagements urbains* ». Sans compter l'impérieuse nécessité d'agir conjointement sur la circulation et le stationnement.

Faire évoluer la tarification

Des tarifications uniques à 1 ou 2 euros qui fleurissent dans les départements ; des billets à l'unité dont le prix est revu à la baisse ; des réseaux urbains accessibles gratuitement. Ces solutions tarifaires ont pour objectif d'attirer une nouvelle clientèle. Mais, en contrepartie elles grèvent profondément les recettes commerciales. « *Entre 1999 et 2010, alors que l'offre a augmenté de 16 %, le prix moyen de l'abonnement mensuel a baissé de 7,2 % en euros constants. Aucun autre service public n'a suivi cette courbe* », soulignait Michel Bleitrach. Pas question donc de continuer sur cette tendance qui a atteint aujourd'hui ses limites. « *Toutes les études le montrent : si on augmente les tarifs pour les abonnés, la fréquentation ne baisse pas pour autant* ». Si la question d'augmenter la part payée par les usagers fait son chemin, elle n'a pas clairement été évoquée dans cette séance car faisant l'objet de la table ronde suivante. Néanmoins, une chose est sûre : le système tarifaire doit évoluer. « *Nous essayons d'être imaginatifs* », indiquait Jérôme Gallot. Difficile pour autant de voir quelles sont les possibilités et marges d'augmentation. Surtout que cette décision relève d'un choix politique et dans ce domaine, les élus affichent une certaine prudence. Autre piste évoquée pour élargir le champ de financement des transports publics : les revenus issus des rentes foncières. « *Une solution intelligible et rationnelle* » selon Jérôme Gallot. « *A Hong-Kong, cette rente foncière est redistribuée dans le système de tarification* ». Enfin, le développement des technologies NFC (*Near Field Communication*) offre la possibilité de proposer des tarifs préférentiels aux heures creuses pour attirer une nouvelle clientèle. Mais pas seulement, puisque c'est aussi l'opportunité de développer des titres intermodaux, facilitant le paiement et l'usage des transports publics.

Garantir la régularité

Enfin, dernier point ayant un impact sur les coûts et les recettes commerciales : les aménagements urbains, destinés à accroître l'efficacité des transports collectifs. « *La rapidité est un élément essentiel. 53 % des utilisateurs placent la régularité en tête des facteurs attractifs* », observait Jean-Marc Janaillac, président du directoire de RATP Développement. « *Tout ce qui freine la vitesse des bus est négatif* ». A charge donc des élus locaux de décider de la construction de couloirs de bus et d'accorder la priorité aux feux aux véhicules de transport. « *Les élus d'Annemasse ont créé des couloirs de bus pour favoriser l'intermodalité entre les bus et le tramway de Genève. Résultats : le trafic a plus que doublé dans cette zone géographique* », indiquait-il. Autre cas de figure, celui de Cholet où les aménagements urbains ont contribué à améliorer la fluidité et par conséquent la fréquentation, laquelle a progressé de 40 % en sept ans. Des aménagements qui ne peuvent être menés que dans le cadre d'une large concertation entre la collectivité et son opérateur de transport. Ce qui relance l'idée d'une autorité organisatrice de mobilité en charge de tous ces sujets. « *Nous avons les bases pour discuter et pour réussir l'heure des choix* », concluait Michel Bleitrach.

REVISER LA TARIFICATION POUR ENTRER DANS UN CERCLE VERTUEUX

Intervenants :

Francis GRASS, Directeur adjoint France de Veolia Transdev

Patrick JEANTET, Directeur général délégué de Keolis

Jean-François RETIERE, Vice-président en charge des déplacements et des transports collectifs de Nantes Métropole

Joël CARREIRAS, Vice-président du Grand Toulouse

Animateur : Bruno FAIVRE d'ARCIER, Professeur au LET, Université de Lyon

Face à des courbes de ratios recettes/dépenses en baisse continue depuis plusieurs années, et ce malgré l'augmentation de la fréquentation, la tarification doit être révisée pour pouvoir devenir un levier de financement des réseaux de transport. Tout en s'adaptant au contexte local.

« La révision de la tarification est un sujet sensible, où les points de vue évoluent rapidement, a expliqué en préambule Bruno Faivre d'Arcier. Il y a deux façons de la considérer : dans une logique de couverture des coûts, pour un équilibre économique des réseaux ; ou dans une logique d'orientation de la demande, pour augmenter la part modale des transports publics. »

A Nantes, confrontée aux difficultés financières classiques des collectivités, le dernier mandat politique a été prétexte à une révision sérieuse de l'offre. *« Nous avons rencontré l'ensemble des élus des 24 communes de l'agglomération pour faire l'état des lieux des différentes lignes et voir leurs efficacité et fréquentation, a rappelé Jean-François Retière. D'un commun accord, il a été décidé de rationaliser pour partie l'offre sur le réseau. Concrètement, dans un réseau où l'offre de déplacements est de 24 millions de kilomètres, nous avons voulu réinjecter 2,5 millions de kilomètres supplémentaires là où il y avait un potentiel, mais en supprimant un million de kilomètres très peu utilisés. Nous avons surtout augmenté de 11 % en moyenne les tarifs, la SEMITAN et Nantes Métropole s'étant co-engagées à réviser régulièrement la tarification et à réfléchir sur ces éléments. Notre carte Liber'tan de post-paiement permettra dans un premier temps d'ajuster la tarification à l'usage qu'on en fait, puis sera compatible avec l'utilisation du stationnement. »*

Un périmètre vaste et dispersé à Toulouse

A Toulouse, caractérisée par un périmètre de pertinence de transport urbain très vaste mais très peu dense, et par deux lignes de métro bientôt saturées, il s'agit de rattraper des retards et d'anticiper des besoins. *« A l'horizon 2020 du PDU, nous aurons 165 000 habitants supplémentaires, a commenté Joël Carreiras. Aussi la question de la couverture du coût*

d'exploitation du réseau se pose, non seulement du point de vue de la politique tarifaire, mais aussi par un effort budgétaire sans précédent des collectivités. La communauté urbaine de Toulouse a prévu de consacrer, en 2020, 50 % des recettes nouvelles au transport collectif, soit 10 millions supplémentaires chaque année. »

Ce n'est pas pour autant que la messe sera dite. « Jusqu'à présent, nous avons privilégié l'abonnement, pour rendre l'offre de transport public plus attractive. Nous avons notamment décidé de faire un abonnement pour les jeunes de 10 € par mois qui a abouti à une hausse de la fréquentation, mais à une absence de recettes qu'on aurait eues à tarification constante. A côté, nous avons pris des décisions relevant d'augmentations tarifaires, mais la question qui se pose est celle du service public, de la qualité de la politique que l'on peut définir et de ce qui relève de l'effort du contribuable, et de celui de l'utilisateur. Pour moi, il ne faut surtout pas de modèle unique, et je ne suis pas certain que la hausse des tarifs soit la seule solution face à l'augmentation des dépenses. Il faudrait une tarification sociale, mais qui aurait légitimité à la fixer, et comment être juste ? Enfin, faudrait-il établir un tarif unique, ou un tarif zonal ? »

Des tarifs bas pour les petites villes

Autre façon d'aborder les choses chez Francis Grass, qui a affirmé qu'une augmentation des tarifs n'entraînait presque jamais de baisse nette de la fréquentation. « Nous avons, dans nos clients actuels ou potentiels, des populations solvables qui peuvent payer plus, ce qui nous donne des marges de manœuvre. Les solutions à apporter doivent aller dans le sens de la simplicité de gammes tarifaires, de la qualité de l'offre et de l'accès facile pour attirer les occasionnels qui deviendront des « plus réguliers » demain. Mais dans chaque agglomération, il faut trouver la bonne équation, car il n'y a pas de modèle unique. »

Patrick Jeantet a mentionné lui aussi la nécessité de s'adapter au contexte. « Dans un monde où les finances des collectivités locales sont sous contraintes, il faut positionner les gammes tarifaires en fonction de l'environnement concurrentiel. Dans une petite ville où aller à pied est simple, où il y a des places pour se garer..., il faut faire des tarifs bas pour attirer des automobilistes dans les transports publics. Dans les grandes métropoles, la congestion urbaine et le prix du parking permettent d'augmenter les tarifs. Il faut aussi adapter les gammes tarifaires au type de clientèle. Chez Keolis, nous proposons du prépaiement, particulièrement attractif pour les jeunes, et du post-paiement qui séduit davantage les 45-50 ans. Ces nouveaux types de tarification font passer des gens occasionnels à pratiquement un abonnement, ils sont donc très intéressants pour amener plus de recettes. Nous réfléchissons par ailleurs à des abonnements selon l'heure, ou à des tickets unitaires avec un prix d'appel pour attirer de nouveaux clients. »

LA REGION GRAND EST : VITRINE DE LA PROFESSION ?

Intervenants :

Alain FONTANEL, adjoint au maire de Strasbourg, Vice-président de la CUS en charge des finances

Laurent BRIANT, Directeur général de Cityway

Philippe CHERVY, Directeur général de Solea (Mulhouse)

Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon

Yves LE CHANU, Directeur général des transports en commun de la Région Messine (TCRM)

Christian PROUST, Président du SMTC Belfort

Animateur : Régis DE CLOSETS, journaliste

Avec plusieurs exemples réussis d'optimisation de solutions de transport public, la région Grand Est peut donner des idées à d'autres communes de France désireuses de s'équiper à moindre coût.

Comme l'a souligné Régis de Closets dans son introduction, il y a une démarche d'optimisation qui se joue au niveau des agglomérations, des élus et des opérateurs, pour avoir une efficacité au meilleur coût des solutions de transport public. Et de donner la parole à Jean-Louis Fousseret, en lui demandant en quoi la solution du tramway dans le Grand Besançon était la plus « optimisable » pour redynamiser le réseau. *« Nous ne sommes pas allés au tramway directement, a répondu ce dernier. Mais il est vite apparu comme la solution apte à nous faire réaliser un saut qualitatif et à apporter de la capacité. Il permettra en effet de transporter 140 personnes puis jusqu'à 240 personnes, sans changer les infrastructures, et pourra ensuite, je l'espère, se connecter au rail comme à Mulhouse. »*

Pour concocter son projet, l'agglomération est partie de sa capacité financière. *« Nous avons demandé aux constructeurs s'il était possible de nous faire un tram pour 15 millions d'euros du kilomètre. Pour y parvenir, nous avons tout optimisé : la machine, avec un design et des sièges standards, des solutions techniques éprouvées, une maintenance facile dans des ateliers non couverts, pas de stations « désignées »... Nous avons donné naissance à un « tram autrement », prouvant que nous, petites agglomérations, pouvions offrir à la population ce moyen qu'elle attend, juste avec une augmentation du versement transport. »*

Un lexique pour se comprendre

Cité en exemple, le tram-train de Mulhouse inauguré en 2010 a nécessité pour se concrétiser une innovation « à tous les étages ». *« C'est une co-exploitation Solea-SNCF, avec deux postes*

de commandement différents, deux systèmes qui se parlent en temps réel, des problématiques divergentes et des cultures qui n'ont rien à voir, a souligné Philippe Chervy. Nous nous sommes mis autour de la table avec la SNCF et nous avons appris à décliner ses gammes de maintenance. Nous avons aussi écrit un lexique pour se comprendre et stabilisé la partie nominale, puis travaillé sur l'information au client, pour qu'elle soit la plus « light » possible tout en obéissant aux modes de sécurité ferroviaire. »

A Metz, le projet Mettis de BHNS, qui verra le jour en 2013, consistera en la mise en œuvre de deux lignes TCSP auxquelles s'ajouteront la réalisation d'axes aménagés, l'implantation de trois parcs-relais et la réorganisation du réseau de bus actuel. *« Nous voulons offrir un nouveau mode de mobilité sur toute l'agglomération, a expliqué Yves Le Chanu. Ainsi, des lignes de rocade relieront les différents quartiers sans passer par le centre, et il y aura un service de grande qualité sur les communes les plus éloignées. Il y aura aussi une logique de réaménagement urbain autour du tracé de BHNS pour redynamiser la zone. Cette politique a permis l'adhésion de l'ensemble des élus à un projet central. »*

Le projet Optymo de Belfort a lui aussi fait la part belle à une logique non traditionnelle. *« En 2004, le réseau perdait 200 000 voyageurs par an, a rappelé Christian Proust. Nous avons donc décidé de le refondre en profondeur à plusieurs niveaux : post-paiement en 2007, couplé en 2009 avec la possibilité de payer par SMS, flotte de bus au GPL, transport à la demande qui s'est développé... Aujourd'hui nous allons orienter davantage notre développement sur les services, avec Optymo 2, en y consacrant 40 millions de budget. Nous avons pour objectif de passer à une offre globale de mobilité « triple play » avec bus, vélo, parking. Et de tripler en 10 ans la mobilité de transport en commun, en passant de 5 à 15 %. »*

Des boutiques mobilité à Strasbourg

A Strasbourg, le développement du réseau en est à un autre stade. *« Notre réseau monte en puissance et doit accroître sa capacité d'accueil, a avancé Alain Fontanel. Mais nous sommes plutôt dans la recherche de complémentarité des différents modes de transport, notamment avec des projets de premières lignes de BHNS sur le nord-ouest de l'agglomération. Strasbourg Mobilités, pour sa part, a pour objet de faire évoluer la conception du développement urbain. Il gère dans un premier temps le service de vélos en libre accès Vélhop, et à terme offrira une gamme complète de services mobilité prenant la problématique du parking, du tram, des TER, des bus interurbains, les charges de véhicules électriques... Dans le cadre des éco-quartiers, nous allons réduire en amont le besoin et la place de la voiture dans les déplacements. Sur le projet Danube par exemple, où il n'y aura qu'une demi-place de parking par logement, nous mettrons en place un Pass mobilité qui offrira un support unique pour tous les modes de transport, conseillera les habitants sur leurs déplacements... Il y aura aussi des boutiques mobilité où on gèrera en un seul lieu ses abonnements, son parking... Sans compter le projet de carte orange régional toujours en cours. »*

Né il y a dix ans, Cityway développe des outils informatiques et technologiques dédiés aux réseaux de transport et à l'accompagnement de la mobilité. *« Nous essayons partout*

d'optimiser les moyens et de simplifier la vie des voyageurs, a spécifié Laurent Briant. Dans l'Oise, où il y a une dizaine d'autorités organisatrices, nous avons mis en place un système pour gérer tous les modes de transport, apporter plusieurs services – information voyageurs, billettique, intermodalité... - pour toutes les AO, dans une logique de mutualisation. Avant, chacune aurait conçu son propre système. Là, un syndicat mixte a mutualisé tous ces investissements, ce qui a donné lieu à un seul investissement pour tous ces systèmes. »

QUELLE REPRESENTATION EUROPEENNE POUR LES AUTORITES ORGANISATRICES DE MOBILITE ?

Intervenants :

Michel QUIDORT, président de la commission Législation et Affaires Européennes de l'UTP et membre du Comité Union européenne de l'UITP

Jean-Paul MARTINERIE, vice-président des Hauts-de-Bièvre, membre de la commission Europe du GART

Jean-François RETIERE, vice-président en charge des déplacements et des transports collectifs de Nantes Métropole, président du réseau Civinet francophone

Bernard SOULAGE, vice-président de la région Rhône-Alpes en charge des affaires européennes

Bernhard WEWERS, président de l'association ferroviaire régionale allemande (Bag-SPNV)

Animatrice : Susanna DORHAGE, journaliste ZEBRA production

L'union fait la force

Parce que plus de 80 % de la législation se décide à Bruxelles, mais aussi parce qu'une centaine de textes régissent le transport public, autorités organisatrices et opérateurs ont un intérêt majeur à être représentés auprès des institutions européennes. Reste à savoir sous quelle forme et au sein de quelle institution. L'objectif étant de promouvoir le transport public.

Comment agir pour organiser la mobilité et peser sur les réglementations européennes régissant le transport public ? Une question importante à l'heure où les décisions ne sont plus prises ni à Paris, ni à Berlin, ni à Rome, mais à Bruxelles. La France compte le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). « *On retrouve ce type de structures en Italie, en Suisse et dans les autres pays européens* », soulignait Jean-Paul Martinerie, vice-président des Hauts-de-Bièvre et membre de la commission Europe du GART. « *Faut-il rappeler que nous sommes beaucoup plus forts lorsqu'on est réuni ?* ». L'un des principaux objectifs du lobbying à Bruxelles est de promouvoir le transport public. « *Actuellement, il n'y a pas de vision commune des 27, ni de la Commission européenne sur ce que serait une politique commune de mobilité européenne* », poursuivait Michel Quidort, président de la commission Législation et Affaires Européennes de l'UTP.

Livre vert et livre blanc

D'où l'intérêt de se regrouper et définir les champs de compétences et d'action : tant au niveau légal et environnemental qu'en matière de politique des transports et de financement.

Trois domaines où la présence des institutions représentant les différentes parties prenantes est centrale. « *Nous avons enfin obtenu un livre vert et un livre blanc qui nous permet de travailler sur la construction d'une politique européenne en matière de mobilité urbaine* », se félicitait Bernard Soulage. Mais se pose aujourd'hui la question de l'avenir des fonds structurels et de cohésion européenne. « *Que va-t-il se passer en matière de financement ?* », s'interrogeait l'élu. Lequel a pointé « *l'absence d'un lieu de discussion sérieux concernant le règlement OSP* ». Et pourtant de tels lieux existent dans chaque pays. Comme le réseau Civitas qui fédère plusieurs villes européennes autour de la mobilité urbaine. Une plate-forme d'échanges des expériences et des meilleures pratiques. « *Nous étudions les politiques de mobilité pour en tirer les enseignements. De même que nous abordons les questions de financement et d'infrastructures* », expliquait Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements et des transports collectifs et président du réseau Civinet francophone, la déclinaison française de Civitas. « *Le GART pourrait fédérer ces initiatives et avoir une représentation plus affirmée* ». Le Comité des Régions (CDR), organe consultatif de l'Union européenne, pourrait aussi être un lieu de réceptacle des bonnes pratiques. Autre exemple, celui de l'Euroteam, créé en 1992 à l'initiative du couple allemand UTP/VDV et s'appuyant sur l'UITP. Cette organisation permet d'avoir des représentants nationaux au sein d'un comité européen et une structure permanente détachée à Bruxelles. « *Il faut se doter d'experts dans tous les domaines* », insistait Michel Quidort.

Maquis réglementaire

Car le nombre de réglementations s'apparente à un véritable maquis. Avec notamment une centaine de textes qui régissent le transport public. D'où la nécessité de contrôler, donc d'être présent auprès des différentes institutions qui délivrent ces règlements. D'où la nécessité également d'avoir une position commune et claire. « *Par rapport au ferroviaire, les positions ne sont pas unanimes : l'UTP en a une, les opérateurs en ont une autre. On le dit et c'est fortement apprécié* », affirmait Michel Quidort. « *A Bruxelles, si nous voulons être entendus, il faut parler d'une seule voix, mais ne pas taire les dissonances* ». Reste à savoir si la création d'une structure représentative se justifierait pour peser encore plus. Autrement dit, faut-il imaginer un GART européen ? Pas pour Bernhard Wewers, président de l'association ferroviaire régionale allemande. « *Il vaut mieux commencer à travailler ensemble et ensuite se structurer. Faire l'inverse n'est pas réaliste* ». Même sentiment pour Jean-François Retière : « *l'univers est déjà assez confus pour ne pas créer une nouvelle structure. Le GART fédère les AOT : il peut porter un projet global à Bruxelles* ». Car toute la difficulté est de trouver et défendre une position commune. Si cela a eu lieu sur le règlement concernant le droit des voyageurs, du chemin reste encore à parcourir pour les autres sujets. « *Les 27 affirment que la mobilité est un véritable sujet. Mais il y a de profonds désaccords qui ne permettent pas d'avoir une position commune* », constatait Michel Quidort.

PENSER LE BUS COMME UN SYSTEME : POINT D'ÉTAPE DU PROJET EUROPÉEN « EUROPEAN BUS SYSTEM OF THE FUTURE » (EBSF)

Intervenants :

Jean-Laurent FRANCHINEAU, Directeur du programme recherche transport de Veolia Environnement

Yo KAMINAGAI, Délégué à la Conception au Département des Espaces et du patrimoine de la RATP

Michelle VULLIEN, Vice-présidente du Grand Lyon, membre du Bureau du SYTRAL

Maeva ZEBROWSKI, Responsable EBSF de l'UITP

Animateur : Elios PASCUAL, consultant expert pour l'UITP

Penser le bus en termes de système

Cette table ronde a été l'occasion de faire un point d'étape sur le projet européen EBSF (European bus system for the future), initié en 2006. Comme l'a précisé Elios Pascual, consultant pour l'UITP, ce projet a eu un caractère extrêmement novateur en « *réunissant dans un même consortium toutes les parties prenantes* » (autorités organisatrices, constructeurs, opérateurs, fournisseurs de systèmes, équipementiers et organismes de recherche, avec, au premier chef, des entreprises françaises, qui représentent 25 % des financements du projet).

Présentation du projet

Maeva Zebrowski, responsable EBSF au sein de l'UITP, a exposé les grandes lignes et les finalités du projet, « *premier projet européen sur les bus urbains* » : 47 partenaires, 10 pays, 27 millions d'euros de financement, 20 opérateurs et AO. Au départ du projet, une « vision » partagée. Tous les acteurs se sont mis autour d'une table et ont cherché à répondre à la question : « Quel doit être l'idéal du système de bus que l'on peut offrir à nos villes ? » La première année a été défini le système EBSF, et ont été choisies sept villes européennes dans lesquelles seraient testées les solutions élaborées. Le choix des villes test a été fait de manière à privilégier leur variété : elles vont de grandes capitales comme Madrid à des petites communes comme Brunoy, en France.

Plusieurs thèmes de recherches ont été identifiés : sur le véhicule lui-même autant que sur les infrastructures. Les résultats de ces tests seront présentés publiquement au fil des mois qui viennent.

Outils informatiques

Jean-Laurent Franchineau, directeur du programme Recherche transport de Veolia Environnement, a détaillé les recherches sur les systèmes d'information et l'ITS (intelligent transport system), « *toutes les applications qui utilisent les télécoms et l'informatique au service de notre métier.* » Apparus dans les années 1990, les ITS mettent en relation les véhicules, les passagers et les infrastructures. Les applications déjà connues sont les SAE, le suivi en temps réel des véhicules, ou les systèmes de priorité automatique pour les bus. Au sein d'EBSF, il a été constaté que ces systèmes sont encore trop coûteux et pas assez évolutifs. L'un des enjeux est donc de les rendre plus souples. Un autre enjeu est d'en finir avec l'obligation actuelle de « post-équiper » les véhicules, les systèmes informatiques n'étant pas installés en première main.

Un important travail de recherche est également mené pour faciliter l'interaction entre le bus et le voyageur, grâce à « *ce couteau suisse de la mobilité* » qu'est le smartphone. L'architecture ITS se bâtit autour d'une architecture Internet similaire à celle que l'on trouve dans un bureau. « *Le bus de demain sera donc une sorte de bureau mobile où l'on pourra venir « plugger » des systèmes.* »

Autre piste de recherche : « *Avec l'ouverture du marché, plusieurs acteurs peuvent intervenir. Il est nécessaire qu'ils coordonnent leur action en temps réel, pour assurer la meilleure interopérabilité. Comment faire en sorte que chaque opérateur puisse prendre la main sur les équipements d'un autre ?* »

Stations du futur

Yo Kaminagai, de la RATP, a détaillé les recherches en cours sur la réalisation d'une station de bus pilote, en partant du constat que les stations – notamment en France – sont souvent inadaptées et bien loin du lieu de vie et d'échange qu'elles pourraient être. « *En vingt-cinq ans, un effort stupéfiant a été fait en France sur les stations de tram. Mais cela commence à être contagieux sur les bus, ce qui peut donner au bus une valeur différente.* » Stations munies de toilettes, de toitures végétalisées, de systèmes d'informations intégrés, de commerces... le concept à creuser est celui de « mix use », où « *la station joue en elle-même le rôle d'un facteur d'attractivité.* »

Michelle Vullien, vice-présidente du Grand Lyon, est intervenue enfin pour raconter le « big bang » qu'a été la réorganisation complète du réseau de surface du Grand Lyon, lancée fin août 2011, « *afin de faire progresser la fréquentation de 8 à 12 %* ». Les rythmes et les attentes des clients changent, et la collectivité a souhaité « *changer la logique globale du réseau au lieu de procéder par petites touches.* » Le réseau a été fortement hiérarchisé, mieux connecté et rendu plus lisible. Michelle Vullien a souligné le travail « *partenarial* » qui a été effectué entre le Sytral, l'opérateur Keolis et les techniciens, et la très grande importance de réaliser une bonne communication pour interroger les clients et les informer des changements.

LA MARQUE DANS LE TRANSPORT PUBLIC : UN GADGET ?

Intervenants :

Bruno NEGRO, Directeur de la communication Groupe de Veolia Transdev

Isabelle OCKRENT, Directrice de la communication et de la marque du groupe RATP

Eric RITTER, Secrétaire général de la FNTV

Pierre SERNE, Conseiller régional Ile-de-France

Claude SOLARD, Directeur général SNCF Régions et Intercités

Animatrice : Corinne GUILLEMOT, Directrice de la communication de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU IDF)

La marque dans le transport public

Comment évaluer le rôle de la marque dans l'attractivité d'un réseau ? Est-ce un simple gadget ou une réelle possibilité de création de valeur ? La marque des opérateurs doit-elle s'effacer devant celle des autorités organisatrices ? C'est ce qu'ont débattu les intervenants à cette table ronde.

Pour Pierre Serne, conseiller régional d'Île-de-France, la question de la marque est, dans la région capitale, « *le trop-plein de marques* », dû à la présence d'opérateurs divers. « *Sur un même bus, comme le bus de nuit Noctilien, on peut avoir jusqu'à trois ou quatre logos différents ! D'où une certaine illisibilité du réseau pour les usagers.* »

Eric Ritter, de la FNTV, a souligné que son organisation veut « *accompagner le développement de l'attractivité des territoires.* » Se pose donc, en effet, la question de la ligne de partage entre la visibilité de l'opérateur et celle de l'AO. « *La marque n'est pas un gadget, elle est fondamentale* », parce qu'elle permet aussi de savoir qui a le leadership du réseau. Eric Ritter a pris l'exemple des réseaux départementaux, comme celui du Loiret où le territoire est maillé à travers un réseau de lignes régulières et de transport à la demande. « *Le réseau y a une véritable consistance. L'objet de la marque a été tout de suite un élément important du débat, en termes de marketing politique pour les élus.* »

Marque utile

Isabelle Ockrent, directrice de la communication du groupe RATP, représente un groupe dont la marque est à la fois très connue et « *mal connue* », notamment parce que son rôle à l'international est peu diffusé. La question de « *l'architecture de marque* » a été extrêmement

importante lorsque le groupe a entamé sa croissance. « *Nous avons estimé que la marque RATP était marquée Île-de-France, et avons décidé que "Groupe RATP" serait notre marque grand public en dehors de l'Île-de-France* ». Pour Isabelle Ockrent, une marque comme celle de son groupe est à la fois très forte, adossée à l'expérience historique du transporteur, mais peut avoir l'inconvénient d'apparaître comme « *trop parisienne* », d'où l'intérêt de conserver, voire de créer de nouvelles marques dans les réseaux de province ou de l'étranger où elle opère.

Pour Claude Solard, directeur général SNCF Régions et Intercités, « *la marque de l'opérateur doit s'effacer derrière la marque utile et visible pour l'utilisateur. Si la marque peut avoir une valeur de synthèse pour les voyageurs, il faut que nous créions des marques réseaux* ». Force est de constater qu'y compris dans le ferroviaire, la marque réseau est mal identifiée. « *À la SNCF, nous avons envie de participer à ce mouvement, même si la marque de l'opérateur doit s'effacer*. »

Est-il pour autant souhaitable que la marque de l'opérateur s'efface ? « *Pas forcément. Mais c'est à l'autorité organisatrice d'en décider*. » Celle-ci peut en effet choisir de s'adosser à la marque d'un opérateur bien identifié et connu pour sa compétence et son expérience. Mais il ne faut pas non plus oublier le personnel des opérateurs, qui peut avoir une culture et une fierté de leur entreprise. Enfin, Claude Solard voit une « *utilité* » au fait de conserver des marques opérateurs dans le fait que les grands groupes français opèrent à l'international, et qu'à l'inverse, les groupes étrangers font des voyages d'étude en France. Le fait qu'ils puissent identifier les groupes, parce que ceux-ci ne seraient pas rendus invisibles par la disparition de leur marque, peut être un atout important.

Au service d'un projet

Le directeur de la communication du groupe Veolia Transdev, Bruno Negro, a quant à lui affirmé que « *la politique de marque n'a de sens qu'à partir du moment où elle est au service d'un projet*. » Le discours de marque de Veolia Transdev se voudra ainsi la traduction d'une stratégie nouvelle, basée sur l'utilisation de l'intermodalité, « *du rail au vélo* ». Le groupe, qui opère dans 27 pays, se doit de mettre au premier niveau de sa communication les différences culturelles des endroits où il opère. « *L'école française du transport est internationalement reconnue* », a conclu Bruno Negro, ce qui donne une responsabilité particulière aux marques françaises.

Les intervenants ont débattu sur la question de la lisibilité des réseaux complexes. La marque peut servir de « *marque repère* », selon le mot de Pierre Serne, qui souhaite œuvrer à ce que le sigle « Stif » joue un tel rôle en Île-de-France, en tant qu'identificateur du réseau, sans naturellement « *chercher à faire disparaître les opérateurs* ».

QUELLE FISCALITE POUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITE DURABLE ?

Intervenants :

Dominique BUSSEREAU, ancien secrétaire d'Etat aux transports, député de la Charente-Maritime

Jean-Pierre FARANDOU, directeur général de SNCF Proximités

Roland RIES, président du GART, sénateur du Bas-Rhin et maire de Strasbourg

Pierre MATHIEU, Association des Régions de France

Animateur : Guillaume LEBORGNE, rédacteur en chef de *Ville, Rail et Transport*

Faire feu de tout bois

Aujourd'hui, l'enjeu des autorités organisatrices de transport est de savoir comment dégager des recettes pérennes et dynamiques pour financer le transport public. Faut-il étendre le VT à tous les territoires ? Mieux maîtriser les coûts ? Instaurer des péages urbains ? Récupérer les plus-values foncières ? Dépénaliser le stationnement ? Accroître la part payée par les clients ? Autant de solutions qui pourraient contribuer à financer une mobilité durable.

Des collectivités locales exsangues. Des Régions dont les dotations générales sont gelées. Un versement transport qui ne suffit plus. Des clients qui ne paient pas assez cher. Face à cela, des enjeux de développement et de mobilité durable, dictés par le Grenelle de l'environnement. Or aujourd'hui, le transport public, ou plutôt son financement, est dans une impasse. Alors que le monde entier envie à la France le versement transport, les derniers indicateurs laissent à penser que cette source de financement est en train de s'essouffler. « *Le VT est grevé par les investissements qu'il faut amortir et par les déficits de fonctionnement* », notait Roland Ries, président du GART. Il n'empêche qu'il reste un élément essentiel pour les autorités organisatrices de transports urbains. Mais la crise ne touche pas que les collectivités locales urbaines. Les Régions, en charge des TER depuis la décentralisation sont, elles aussi, confrontées à ces problèmes de financement. Il en est de même pour les départements. Avec une différence majeure par rapport aux agglomérations : l'absence de recettes fiscales dédiées. « *Elles n'y arrivent plus* », affirmait le président du GART. D'où l'idée d'étendre le versement transport au-delà des périmètres urbains. Soit au travers d'un VT additionnel, d'un VT interstitiel ou les deux.

Dominique Bussereau opposé à un VT départemental

Pour sa part l'ancien secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau, est fermement opposé à l'instauration d'un VT départemental. « *Dans la conjoncture actuelle, ce n'est pas le moment d'ajouter un surcroît de fiscalité aux entreprises* ». Autre argument, le fait que la majeure partie de la clientèle des transports interurbains est constituée de scolaires. « *Il est par conséquent difficile de demander une contribution aux entreprises* ». Par contre, il prône une meilleure maîtrise des dépenses et une plus grande prudence dans les investissements. En optant par exemple pour des bus en lieu et place de tramways. De même qu'il estime que « *le client ne paie pas assez cher* ». Logiquement, il se dit également opposé à l'attribution d'un VT aux Régions. « *Il faut cesser la course à l'échalote qui consiste à avoir le plus de TER en circulation. A certaines heures, on pourrait réduire le nombre de trains au profit de cars* ». Une déclaration à laquelle Pierre Mathieu n'a pas manqué de réagir en tirant son chapeau aux Régions qui, en développant l'offre de transport ont amélioré les déplacements. « *Aujourd'hui, elles sont en bout de course, non pas parce qu'elles sont déraisonnables, mais parce que les règles du jeu ont changé. Les dotations sont gelées et les Régions n'ont plus d'autonomie sur la fiscalité directe* ». Quant à la non attribution d'un VT aux Régions, Pierre Mathieu s'étonnait : « *au nom de quoi les transports d'Ile de France bénéficient de ce produit fiscal alors que le reste du territoire en est exclu ?* ». D'où son positionnement en faveur d'un VT interstitiel renforcé d'un VT additionnel. « *Il y a urgence à desserrer le garrot des décisions gouvernementales prises ces derniers mois* ».

Inviter les entreprises à discuter

Pour Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF Proximités, le transport public est dans une impasse. « *Il y a un effet ciseau entre une envie de développer l'offre et des collectivités sans financement* ». Et selon lui, la revendication des Régions en faveur d'un VT est légitime. « *Reste à définir les modalités. Fixer un impôt est un acte politique fort* », rappelait-il, tout en estimant qu'il ne serait pas anormal d'attirer l'attention des entreprises sur les conditions de déplacements de leurs salariés : « *un véritable élément de ressources humaines* ». Par ailleurs, par rapport au VT interstitiel, il rappelait que le 40 % du trafic TER se font dans les zones périurbaines. « *Le TER joue un rôle pour amener les salariés dans les PTU. Il faut mettre ces éléments sur la table et inviter les entreprises à venir discuter. On ne s'en sortira que si tous les acteurs font un effort : les usagers, les entreprises, les autorités organisatrices et les opérateurs* », affirmait-il. « *La solution, au-delà de l'extension du VT, est que chacun apporte sa pierre à l'édifice* ». A titre d'exemple, Pierre Mathieu citait une étude réalisée par le Conseil régional de Bretagne. « *Instaurer un VT interstitiel de 0,1 % rapporterait 5 millions par an. Une telle taxe appliquée à l'ensemble du territoire produirait 20 ME par an* ». Roland Ries aussi se disait en faveur d'une extension du VT à l'ensemble du territoire. « *Il est admis que réussir le transfert modal peut avoir des conséquences financières redoutables : 10 % de report modal* ».

nous obligerait à multiplier par deux l'offre de transport. Ce chiffre doit nous amener à réfléchir ».

Augmenter les prix, baisser les coûts

Derrière toutes ces problématiques de financement, figure aussi la question de la participation des usagers. « *Insuffisante* » aux yeux de Dominique Bussereau. « *Ce n'est pas normal de demander aussi peu aux clients ou d'avoir des réseaux pratiquement sans contrôle* », déclarait-il. De même qu'il insistait sur la nécessité de réduire les coûts. « *Il faut mettre de l'ordre dans tout cela, sinon la dérive va se poursuivre et s'accompagnera d'une recherche éternelle de nouvelles ressources* ». Quant aux prix bas pratiqués dans certains réseaux, notamment dans le TER (référence au Languedoc Roussillon qui a lancé un titre à 1 euro), Jean-Pierre Farandou disait toute son inquiétude. « *Non seulement cela entraîne une baisse des recettes mais en plus nous ne savons pas traiter l'afflux de trafic* ». L'occasion pour lui de rappeler qu'en matière de prix la France est très « *décrochée* » par rapport à ses voisins. Ainsi, le prix plein tarif d'un billet de TER est de 15 euros. Il faut compter 20 euros en Allemagne et 25 euros en Suisse. Pour le directeur de Proximités, « *si on se donnait cinq ans pour maîtriser les coûts, réduire les frais de structures et améliorer la productivité, une économie de 500 millions d'euros serait possible* ».

Pas de bousculade au portillon pour les péages urbains

Parmi les solutions proposées par le Grenelle de l'environnement figure le péage urbain, dont la vocation est d'éviter la congestion dans les zones les plus denses. Une solution qui a fait ses preuves dans les pays du Nord de l'Europe, à Londres et à Singapour mais qui tarde à se développer en France. « *Ça a été une belle bagarre au Parlement !* », rappelait Roland Ries, lequel a milité en faveur de cette mesure. « *C'est dommage que personne ne se bouscule au portillon. On a tort de ne pas mieux observer cette solution* », déclarait le maire de Strasbourg, ville qui bien qu'éligible au péage urbain ne l'a pas instauré. « *Le péage urbain existe partout en France au travers du stationnement* », notait-il avant de préciser que le produit de cette taxe pourrait ne pas être supérieur à celui du stationnement. « *C'est aux autorités locales de trancher. Nous sommes face à un fantasme, face à un élément irrationnel qui consiste à évoquer une taxe supplémentaire* ». Autre solution pouvant être source de financement : l'écotaxe poids lourds. Selon Dominique Bussereau, « *le projet avance bien* » et son entrée en vigueur est prévue pour 2013. « *Nous attendons 2 milliards d'euros de recettes auxquelles il faudra soustraire 200 milliards d'euros de coût de gestion. Nous pourrions alors investir dans les transports publics* ». La taxation des plus values foncières pourrait, elle aussi, profiter aux transports publics. Un mécanisme qui reste encore très confidentiel. « *Il existe un potentiel autour des gares* », notait Jean-Pierre Farandou. Lequel cite l'exemple de l'arrivée du TGV Méditerranée dans l'agglomération de Marseille. « *Avec un million d'habitants et 20 m² par habitant, en imaginant 1 000 euros de plus value, ça représente 20 milliards d'euros. C'est*

considérable ! ». Exemple qui se transpose pour la construction de lignes de tram : « *les promoteurs ne s’y trompent pas* », poursuivait le directeur de Proximités. « *Cependant c’est très compliqué qu’une partie de cette création de valeur revienne au transport public* », reconnaissait-il.

Quid de la dépenalisation du stationnement ?

Enfin dernière piste de réflexion : le produit des PV de stationnement. Une solution encore très loin d’être aboutie. « *Bercy est opposé au principe et le ministère de l’Intérieur invoque de grandes difficultés juridiques. C’est absurde et il faut absolument sortir de ce blocage* », lançait Dominique Bussereau. Pour Roland Ries, l’idée que le prix de l’amende de stationnement soit le même partout en France lui paraissait absurde. « *Un PV de 17 euros à Paris n’a pas le même effet que dans la Creuse* ». Selon le président du GART, c’est aux autorités organisatrices de transport de déterminer le niveau des amendes, le contrôle et la perception. « *Bien sûr, Bercy n’aime pas trop cette idée...* ».

ENVIRONNEMENT ET MOBILITE :

QUELS OUTILS POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES ?

Intervenants :

Frédéric BAVEREZ, Directeur général adjoint de Keolis

Gérard CHAUSSET, Vice-président en charge des transports de la Communauté urbaine de Bordeaux

Françoise COMBELLES, Directrice du développement durable de la RATP

Christian PARRA, Vice-président de la Communauté urbaine du Grand Nancy

Animateur : Yves MATHIEU, Missions Publiques

« Environnement : va-t-on assez vite ? Va-t-on assez loin ? » C'est la question posée par Yves Mathieu, l'animateur de la table ronde, pour lancer les débats. Christian Parra, Vice-président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, a commencé par souligner que le Grenelle Environnement a permis de faire la quasi-unanimité sur des mesures liées à l'environnement. « *Le Grenelle a permis de définir des buts à atteindre, ce qui est indispensable.* » Mais il est difficile, pour les élus, de réussir à mettre en cohérence tous les plans locaux qui se développent aujourd'hui (PLU, PDU, Plans climats, SCoT...). « *La difficulté n'est pas de convaincre les élus d'agir, mais de mettre en cohérence ces différents plans, et de convaincre les citoyens et les associer à ces démarches.* » Selon Christian Parra, le monde du transport est l'un des domaines dans lesquels il est possible d'agir rapidement et d'obtenir des résultats rapides – sur les émissions de GES, mais aussi sur des questions comme celles du bruit. Par exemple, à Nancy, la Communauté urbaine s'est fixée pour objectif de convertir l'intégralité des matériels de transport aux énergies propres, électricité et GNV. « *Il faut mener les choses de front !*, a plaidé l'élu. *On ne peut pas travailler document après document, il faut lancer les documents en même temps, et regarder les impacts qu'ils ont les uns sur les autres.* »

Les objectifs du Grenelle

Côté exploitants, Frédéric Baverez, Directeur général adjoint de Keolis, a rappelé que le Grenelle a fixé des objectifs très ambitieux en matière de développement des TCSP, mais avec un financement de l'État de 15 % seulement. Les appels à projets lancés depuis ont montré une émergence très forte du BHNS (plus de 600 km de réseau prévus). « *C'est la confirmation du TCSP comme levier essentiel de l'augmentation de la fréquentation. Keolis a constaté que sur une ligne nouvelle de TCSP, on peut atteindre une augmentation de 40 % de la fréquentation. Mais si l'on veut obtenir le plein impact, il ne faut surtout pas oublier de*

restructurer le reste du réseau. » Pour Frédéric Baverez, le BHNS est un mode très pertinent aussi bien dans les grandes villes que dans les plus petites, « *partout où se mettent en place des axes structurants* » pour un coût moyen de 5 à 10 millions d'euros du kilomètre, quand un tramway coûte 20 à 30 millions.

Comment absorber de plus en plus de clients dans des infrastructures de transport parfois déjà saturées ? C'est la question qu'a soulevé Françoise Combelles, Directrice du développement durable de la RATP. « *Il faut se poser la question de la capacité, bien sûr, mais aussi celle de l'adéquation des réseaux de transport à l'évolution du tissu urbain de l'agglomération, ainsi que celle de la qualité de service.* » Celle-ci peut en effet être un facteur déterminant d'attractivité d'un réseau.

« *Beaucoup de réseaux ont, en réalité, des réserves de capacités importantes* », a rappelé Françoise Combelles. Dans d'autres cas, comme Paris intra-muros, il ne sera pas possible de doubler la capacité d'un réseau déjà saturé. Que faire alors ? Essayer par exemple d'attirer des voyageurs dans les transports aux heures creuses. Autre piste : l'information en temps réel sur les délais d'attente aux arrêts de bus, qui a fait augmenter de façon continue la fréquentation des bus franciliens. « *Pour améliorer la situation sur les réseaux saturés, a conclu Françoise Combelles, il faut construire un enchaînement de modes qui soit cohérent et facile, sans oublier l'effet de maillage qui est extrêmement important.* »

Investir

Gérard Chausset, Vice-président en charge des transports de demain à la Communauté urbaine de Bordeaux, a rappelé le rôle essentiel de l'investissement. « *L'heure est venue que le transport collectif transforme la ville, après une longue période où la ville s'est adaptée à la voiture.* » Après quelques tâtonnements, la Communauté urbaine de Bordeaux a retravaillé son réseau de bus pour ne pas qu'il reste, comme cela a pu être le cas au début de l'exploitation du tramway, le parent pauvre du réseau. « *Résultat de ces actions : nous avons 60 millions de voyageurs en 2005, 90 en 2008, 103 millions aujourd'hui.* » Les élus de Bordeaux réfléchissent actuellement à des mesures pour non pas interdire la voiture, mais réduire son usage. « *Il faut agir pour modifier les comportements. Mettre en place un système qui fonctionne, d'abord, offrir une chaîne de mobilité, une offre suffisante. Ce que je veux, c'est permettre aux gens de conserver leurs habitudes, mais de modifier leurs comportements.* »

Intervenants :

Francis CHAPUT, directeur adjoint France, chargé du grand urbain de Veolia Transdev

Jean ICART, conseiller général chargé de mission intermodalité, vice-président de Nice Côte d'Azur

Nawel RAFIK-ELMRINI, adjointe au maire de Strasbourg en charge des relations internationales

Jean-Luc SCHILDKNECHT, président de la commission mobilités et déplacements à Mulhouse Alsace agglomération

Animateur : Olivier DENERT, secrétaire général de la Mission Opérationnelle Transfrontalière

La mobilité transfrontalière est un facteur de développement

En dix ans, la mobilité transfrontalière a doublé avec 340 000 personnes qui chaque jour se déplacent entre la France, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie pour aller travailler, mais aussi pour les loisirs, les achats et le tourisme. Une réalité qui pousse les collectivités locales à s'organiser pour mieux gérer ces déplacements, dont la majeure partie s'effectue en véhicule individuel.

S'il est particulièrement difficile d'estimer la part modale des déplacements transfrontaliers, une chose est sûre : l'offre en transports en commun est particulièrement faible. Selon la mission opérationnelle transfrontalière (MOT), cette offre est composée de 43 lignes urbaines, 15 lignes interurbaines et de 21 lignes de transport express régional, dont un tram/train. « *La part modale des déplacements transfrontaliers réalisés en transport collectif est estimée à moins de 7%. En sachant qu'elle peut atteindre 15% dans le Mosellan* », précisait Olivier Denert, secrétaire général de la MOT. Cette faible part de marché démontre tout le chemin qu'il reste à parcourir pour développer une mobilité collective. A Strasbourg, la coopération transfrontalière a été initiée en 2003 par Jacques Chirac dans le but de promouvoir le territoire et s'est traduite par la création cinq ans plus tard d'un Eurodistrict. Ce Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) regroupe 33 communes : les 28 de la communauté urbaine de Strasbourg et les 4 de l'agglomération d'Ortenau, soit un bassin de vie de près d'un million d'habitants. « *Il est vite apparu que la mobilité transfrontalière était un enjeu majeur* », expliquait Nawel Rafik-Elmrini, adjointe au maire de Strasbourg en charge des relations internationales. Pour preuve, les 24 000 déplacements quotidiens enregistrés quotidiennement entre ces deux agglomérations, dont 80% sont effectués en voiture et seulement 9% en transports collectifs. Principaux motifs de déplacements : les achats, l'emploi et les loisirs. C'est pourquoi, les élus strasbourgeois ont décidé d'étendre l'une des lignes du tramway jusqu'à la gare de Kelh. Le début des travaux est prévu en 2012 pour une

mise en service en 2015. Coût de l'opération : 73 millions d'euros, dont 28 millions pour la construction du pont sur le Rhin. Lequel sera financé à parts égales par la France et l'Allemagne.

Connecter les gares de Mulhouse, Bâle et Fribourg

Mulhouse est pour sa part étroitement lié à Fribourg en Allemagne et à Bâle en Suisse. « *La problématique du transport transfrontalier est inscrite dans l'histoire* », indiquait Jean-Luc Schildknecht, président de la commission mobilités et déplacements à Mulhouse Alsace agglomération. « *Cependant, il n'y a pas si longtemps, nous cherchions à contenir cette mobilité. Aujourd'hui, nous sommes conscients qu'elle constitue un facteur de développement sociétal et économique* ». Sur un territoire de 8 millions d'habitants, les déplacements transfrontaliers se chiffrent à 30 000, dont 17 000 vers la Suisse et 28 000 vers l'Allemagne. Autre caractéristique : les trois gares au rayonnement européen. « *Il faut impérativement que ces gares soient connectées entre elles. Pour autant, les lignes internationales ne doivent pas faire perdre de vue les liaisons régionales* ». Enfin, dernier enjeu majeur : la desserte de l'aéroport Basel/Mulhouse/Fribourg qui accueille 4 millions de passagers et emploie 6 500 salariés. Une réflexion est actuellement en cours pour construire une gare sur ce site.

Vers un RER transfrontalier en PACA ?

Dans les Alpes-Maritimes, la coopération transfrontalière est loin d'être aboutie bien que les personnes qui font la navette entre Nice et Monaco se chiffrent à 40 000, tandis que 5 300 italiens viennent quotidiennement travailler sur le rocher ou en France. C'est pourquoi, les élus provençaux souhaitent un RER transfrontalier (sur les lignes existantes) pour capter un maximum de ces déplacements. « *Il faut tout d'abord créer une structure ad hoc regroupant Nice, Monaco et Vintimille pour impliquer tous les acteurs et les institutions* », indiquait Jean Icart, conseiller général en charge de l'intermodalité. Dernier exemple, celui de la Moselle et du Luxembourg, une zone où les déplacements progressent de 11 % par an. « *75 000 travailleurs mosellans vont chaque jour au Luxembourg* », précisait Francis Chaput, directeur adjoint France, chargé du grand urbain chez Veolia Transdev. « *En 2009, 14 % des déplacements s'effectuaient en TER. Les projections laissent apparaître qu'en 2030, cette part atteindra 30 %* ». Pour contenir et absorber ces flux, il est envisagé de créer un transport en commun en site propre, dont le mode n'a pas été encore choisi. « *Il faut trouver un interlocuteur et déterminer le type de compétences pour gérer cette mobilité transfrontalière. Le problème ? La complexité du modèle d'organisation français en matière de transport : il y a les agglomérations, les conseils généraux et régionaux. Le Luxembourg est un peu perdu.* »

BOOSTER LA FREQUENTATION ET LES RECETTES DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Intervenants :

Alain BOESWILLWALD, directeur de la SEMITAN à Nantes

Eric CHAREYRON, directeur stratégie, marketing, offre et services de Keolis

David CRONENBERGER, directeur de la RTCR à La Rochelle

Franck MICHEL, directeur marketing et territoires de Veolia Transdev

Bernard RIVALTA, président du Sytral à Lyon

Patrick VAUTIER, directeur du marketing et de l'innovation de RATP Dev

Animateur : Robert VIENNET, rédacteur en chef de *Transport Public*

Le transport public ne fait pas rêver

La période n'a jamais été aussi propice au transport public avec les enjeux du Grenelle de l'Environnement, assortis d'une hausse du carburant et d'une crise économique. Pourtant ce secteur peine toujours à attirer une nouvelle clientèle.

« *Le transport public ne fait pas rêver* », affirmait Patrick Vautier, directeur du marketing et de l'innovation de RATP Dev. La raison ? Sa concurrence frontale avec une industrie automobile qui se bat pour vendre des voitures autour des notions de désir, d'émotion, de plaisir. « *Le transport public relève du domaine du raisonnable. Or dans la lutte entre le rationnel et l'irrationnel, c'est toujours le second qui l'emporte.* » Autre constat selon le responsable : le fait que les services de transports en commun ont peu évolué depuis une dizaine d'années. Notamment par rapport aux nouveaux modes de vie. « *Nous sommes dans une société de consommation, où les consommateurs changent fréquemment de produits. Or, le transport public manque de réactivité par rapport à ces consommateurs.* » A ces deux facteurs pouvant expliquer la difficulté à « booster » la fréquentation, s'ajoute un troisième élément : l'étalement urbain avec des agglomérations de plus en plus multipolaires. « *A Bordeaux entre 1990 et 1997, expliquait Eric Chareyron, directeur stratégie, marketing, offre et services de Keolis, sur 80 000 emplois créés, 80 % l'ont été hors de la ville centre. De fait, les gens habitent en périphérie. Comment dans ce contexte, rendre les réseaux performants ?* ».

Réactivité grâce aux bus

Si les villes moyennes sont, elles aussi confrontées à ces problématiques tout en bénéficiant de moins de moyens que les grandes agglomérations, elles disposent malgré tout d'une

grande réactivité. « *Nous avons un atout fantastique : le bus. Ce mode s'adapte mieux aux changements de modes de vie* », affirmait David Cronenberger, directeur de la RTRC à La Rochelle. Une réactivité qui nécessite aussi et surtout de trouver des solutions attractives incitant à l'utilisation des transports publics. En proposant tous les modes de déplacements, La Rochelle a développé une politique globale de mobilité intégrant l'urbanisme. Mais sa force tient surtout au fait qu'elle joue depuis 30 ans la carte de l'innovation. Démarche illustrée par la voiture électrique en autopartage. « *Nous allons chasser sur le territoire de la voiture. Ce service remplit le souhait du porte à porte.* » A une autre échelle, à Lyon, l'une des solutions pour accroître la fréquentation est sans conteste liée aux infrastructures et à leur développement. Selon Bernard Rivalta, président du syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise, « *la réponse est d'abord technique avant d'être sociale. Plutôt que de multiplier les tarifications – ce qui est assez ingérable –, c'est la révolution technologique qui permettra de gagner de nouveaux clients.* »

Rationaliser l'offre

La rationalisation est aussi un moyen pour accroître la fréquentation sans dégrader les recettes. A Nantes, une telle décision a été prise en 2009 et s'est traduite par une réduction de l'offre de 4 %. « *Il faut arrêter de courir là où l'on est sûr de perdre* », indiquait Alain Boeswillwald, directeur de la SEMITAN. « *Nous avons concentré notre offre dans les zones de pertinence où nous étions certains qu'il y aurait une réponse en matière de fréquentation.* » Ces gisements de clientèle seront « captés » par les 12 Chronobus, des lignes à haut niveau de service. A noter que cette réduction de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de 12 % des tarifs. « *Mesure qui a eu un impact positif sur les recettes et ne s'est pas accompagnée d'une baisse de la clientèle* », tenait à préciser le responsable nantais. A Lyon aussi, le réseau de bus a été entièrement restructuré en septembre dernier avec comme principe de centrer l'offre sur les grands axes de trafic. Conséquence : une fréquentation globale en hausse de 6 % à la mi-octobre. Pour réussir, ces restructurations doivent impérativement être accompagnées de trois autres leviers : une politique d'aménagement urbain pour donner la priorité aux bus ; une politique de stationnement et un développement de modes complémentaires dans les zones moins denses. « *A La Rochelle, nous avons développé une offre multiple car les modes alternatifs amènent les gens aux transports publics* », affirmait David Cronenberger.

Rendre le transport public intuitif

Autres freins au développement de la fréquentation : les obstacles liés à la complexité des offres et des tarifications. « *Il faut rendre le transport public intuitif. La voiture, c'est un 100 mètres avec Usain Bolt ; le transport public, c'est un 110 mètres haies : il faut trouver où acheter un billet, comprendre la tarification, savoir où passe le bus, à quelle heure...* », expliquait Franck Michel, directeur marketing et territoires de Veolia Transdev. Autrement dit,

il faut simplifier l'offre, la rendre lisible et permanente. « *Concernant l'offre, le saupoudrage est inefficace. Il faut la concentrer sur les lignes essentielles. Ce qui revient à passer du principe de « plus de bus » à « mieux de bus »* ». Ainsi Bordeaux a réussi en un an à accroître de 16 % la clientèle des bus en en supprimant 30 en heures de pointe. « *Les recettes commerciales ont naturellement augmenté. C'est un cercle vertueux* », notait Eric Chareyron.