

Les auditrices et auditeurs ont apprécié cette 1^{ère} session, tant du point de vue du contenu scientifique, avec l'intervention d'experts de haut niveau, que de celui organisationnel qui nous a permis de nous retrouver sur Bordeaux. Des remerciements adressés à M Jean-Marc OFFNER sans oublier le clin d'œil à l'équipe qui a organisé dans le moindre détail ces 2 journées intenses et conviviales.

De la LOTI à la LOM, un changement d'époque ? François POUPARD

François Poupard fait le constat qu'historiquement ce sont les ruptures technologiques qui ont fait évoluer le pays. A l'instar du moteur à explosion qui a changé la façon de vivre, de se déplacer, façonner les villes et territoires. Le digital, le numérique participent de ces mutations. D'ailleurs, les conditions du changement reposent sur 3 facteurs clés : la technique, le juridique, la finance. Depuis le traité de Rome, les lois tentent de casser les monopoles, l'UE considère le monopole comme une entrave. François Poupard relève que dans le même temps, les pays ont mis en place des structures de transport ferroviaire monopolistique et un marché automobile ouvert. Sont passés en revue les différents textes de la LOTI, LAURE, SRU, LOADT, NOTRE, LOM. Les différentes lois précisent le rôle de chacun en matière, de décentralisation, de répartition des pouvoirs locaux, d'organisation spatiale, de planification urbaine, de transport puis de mobilité, d'écologie dans un contexte de libéralisation du marché. En dépit de l'abondance des textes, François Poupard note l'absence dans la LOM du véhicule particulier, du financement du volet des infrastructures. Des questions demeurent cependant. Quelle que soit la période considérée, une constante s'impose à tous l'Homme s'est toujours déplacé. Les solutions innovantes dont il bénéficie sont l'œuvre du marché, de plus en plus libéralisé. A sa manière, l'Etat tente une régulation. S'agissant de la LOM, faut-il la considérer comme un acte abouti, ou encore à parachever ? Toujours est-il qu'un des paradoxes du moment est que le besoin de mobilité n'a jamais été aussi prégnant, et que le moins que l'on puisse dire est que nous ne disposons pas des moyens juridiques et financiers pour satisfaire à ce besoin....

Les quatre âges de la mobilité. Jean Marc OFFNER

Jean Marc Offner pose que pour comprendre le monde, il faut comprendre la mobilité dans toute sa complexité et que, paradoxalement, alors que l'on commence à comprendre cela, il faut à la fois continuer à expliquer ce qu'est la mobilité et prendre en compte de nouvelles contraintes (décarbonation, changement climatique, aspirations sociales, recentrage sur le local, etc.).

Pour expliquer la mobilité aujourd'hui, Jean Marc Offner distingue 4 « âges de la mobilité ».

Au cours du 1^{er} âge, celui du « paradigme des flux », la vision de la politique des transports se résumait à la gestion de la circulation, des infrastructures et de l'offre.

Le 2^{ème} âge, celui du « paradigme du déplacement » est caractérisé par l'exploitation des premières Enquête Ménage Déplacement (EMD) qui permettent d'identifier la demande de déplacement et de la modéliser. La voiture, dans la mouvance de mai 68, commence à avoir mauvaise presse et on initie le transfert modal.

Le 3^{ème} âge s'intéresse au mouvement dans l'espace et voit apparaître de nouvelles pratiques urbaines recherchant une meilleure articulation entre transport et urbanisme.

Enfin le 4^{ème} âge, celui du « paradigme du rythme », s'intéresse aux temporalités de la vie quotidienne et se caractérise par la recherche de nouveaux compromis entre vitesse et temporalité, entre ce qui se réalise dans la proximité et ce qui se réalise dans la connexité.

Visite gare Saint-Jean

L'opérateur historique ouvre les portes du centre opérationnel des circulations et du technicentre. La gare St Jean accueille environ 12 millions de clients annuellement, ce sont 500 trains par jour. La halle vient d'être restaurée pour accompagner la mise en service la liaison Paris Bordeaux en 2h04. 2600 c'est le nombre de personnel à SNCF Mobilités pour le fonctionnement du site. Le centre opérationnel traite les circulations, y compris la reprogrammation en temps réel du sillon, et interface l'ensemble des sujets avec la clientèle (correspondance, hôtel....) Le technicentre est dédié à la maintenance du matériel roulant. Le site accueille des rames TGV, TER. A noter que l'Etat a sollicité la création d'un atelier pour les TET.

Les auditrices et auditeurs s'interrogent sur l'ouverture à la concurrence et l'adéquation des installations et des équipes pour faire face aux enjeux à venir en matière de mobilité. Du reste Fabien PONS, le responsable TER était plutôt sur une posture de la continuité, misant sur le fait d'une reconduction par la Région du futur appel d'offres en cas de résultats satisfaisants.

Enjeux régionaux de la mobilité en Nouvelle-Aquitaine. Luc FEDERMAN

La Région Nouvelle Aquitaine compte environ 6 millions d'habitants, couvre un territoire de 85 000 km² équivalent à un pays comme l'Autriche. Elle regroupe les 3 anciennes régions de l'Aquitaine, du Limousin et du Poitou-Charentes. Ce sont 12 départements, plus de 200 EPCI et la métropole de Bordeaux qui œuvrent au côté de la Région.

Luc Federman souligne le volontarisme de la Région en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, de climat d'air et énergie. L'approbation le 16 décembre du SDRADDET est un acte politique fort à caractère prescriptif s'agissant des SCOT/PLU. Néo Terra, constitue une autre priorité régionale et concerne toutes les actions contre le réchauffement climatique.

Luc Federman présente l'action régionale en matière ferroviaire. Cette politique bénéficie à 34 lignes, 308 gares. Le TER permet à 60 000 clients par jour de se déplacer. Le budget régional dédié au ferroviaire représente environ 300 millions € par an et les redevances d'accès payées à SNCF R représentent 60 millions d'€ par an.

Le matériel roulant est déployé sur la Région, une partie du parc arrive à mi-vie, et la Région a souhaité verdifier son parc en recourant à des technologies innovantes (hydrogène, électrification) pour s'engager dans la décarbonation. Des projets emblématiques sont évoqués, Pau Canfranc, l'arrivée de la LGV depuis 2017 qui permet de relier Paris à Bordeaux en 2h04 à concurrence de 19 A/R par jour.

La Région a renouvelé la convention TER jusqu'en 2024, ne pouvant faire autrement. Cela dit, SNCF Mobilité a joué le jeu en cette période de transition pour se challenger et apporter des réponses sur les objectifs à atteindre en matière de régularité, de bonus/malus, de se voir mettre en concurrence sur 1 des 5 lots à défaut de résultats attendus par la Région Nouvelle Aquitaine. Depuis le 3 décembre, la Région peut lancer 1 marché pour sélectionner 1 entreprise pour couvrir le service. Luc Federman termine sur l'articulation des acteurs publics en matière de mobilité souhaitée par la LOM. Les contrats opérationnels de mobilité pourront se mettre en place au niveau des territoires.

Mutations socio-économiques, dynamiques territoriales et mobilités. Xavier DESJARDINS

Xavier Desjardins nous propose d'explicitier quelques éléments de mesure permettant de prendre conscience de ce qu'il nomme la « *transition mobilité* ». Xavier nous explique que la mobilité change fortement nos façons de vivre le territoire. C'est un fait social total qui répond à trois dynamiques : la réduction des obstacles à l'interaction sociale, l'accroissement des interdépendances entre un nombre de plus en plus large d'individus, et la possibilité d'individualisation. Nous constatons que la part des déplacements motorisés n'a cessé d'augmenter depuis les années 50, au même titre que les distances moyennes journalières parcourues. Cependant, ces déplacements s'effectuent avec une durée journalière de globalement identique. On va certes plus vite, mais on va surtout plus loin car on peut faire plus de km. Si ce gain de vitesse accroît le choix de mobilité, il accroît malheureusement aussi les inégalités. Nous sommes en effet de plus en plus dépendants de moyens techniques pour nous déplacer. Le facteur revenu est le plus déterminant par rapport aux distances parcourues (plus que le lieu de résidence). En même temps que la baisse de durée de travail (représentant aujourd'hui 12% du temps d'une vie), l'offre de mobilité s'est faite plus de plus en plus accessible. On se déplace pour un budget proche de trois fois moins cher que lors des années 70. Mais on se déplace beaucoup plus, c'est là que le gain est perdu. La crise des gilets jaunes en est une illustration.

Enfin, Xavier nous explique que la transition mobilité implique de nouvelles configurations spatiales pour nos modes de vie. Cela est lié au phénomène de métropolisation. Les aires urbaines ne sont plus la concentration de tout, mais elles sont de plus en plus interdépendantes entre elles. La mobilité facilitée implique que la métropolisation peut profiter aux espaces à faible densité, que l'insertion métropolitaine n'est pas liée à la distance et que l'accès aux « opportunités » (économiques, sociales et culturelles) est déterminant.

Face à ces défis, « polycentraliser » l'étalement urbain (en le contenant également) ne serait pas une piste de réponse ?

De nouveaux acteurs pour changer de paradigme ? Gaële LESTEVEN

En introduction et éléments de contexte, Gaële nous évoque en premier lieu le changement de vocabulaire qui a conduit à parler, non plus de déplacement, mais de mobilité. Ensuite, elle cite 3 crises récentes de la mobilité : les gilets jaunes en France, la fin de la subvention de l'essence en Iran et la hausse (x2) du prix du ticket de métro au Chili. Ceci sur fond d'impératif climatique puisque 7 Md de tonnes de CO₂ sont émises chaque année, soit 1 tonne/hab. Gaële nous fait nous interroger sur différents aspects sans forcément nous transmettre de réponse toutes faites.

Qui sont les nouveaux acteurs ? Il existe de nouveaux opérateurs, souvent virtuels mais également d'anciens acteurs qui s'intéressent désormais à l'enjeu principal : la collecte et revente de données. Ces acteurs s'adaptent à la concurrence et aux habitudes des territoires qu'ils « desservent ».

On assiste à l'évolution du classique « plan-book-ticket ».

Les expérimentations peuvent-elles participer à une démotorisation ? On ne constate pas encore de rupture technologique, les nouveaux modèles sont d'ailleurs avec des technologies relativement pauvres. Ainsi, au Nord, il existe toujours une dépendance à l'automobile et une inertie des comportements et des représentations ; au Sud la motorisation individuelle est en plein essor, mais les modes partagés résistent.

Economie des transports et politiques publiques Yves CROZET

Depuis 10/20 ans, des choses remarquables ont été réalisées mais l'impression est que tout va mal.

Yves Crozet nous invite à changer de perspective, il ne faut pas se centrer ni sur les véhicules, ni sur le temps, mais sur l'espace. La collectivité doit s'occuper de la gestion de l'espace, aussi les AO doivent-elles prendre la compétence des routes et ne plus penser en termes de substitution mais d'addition.

Hyper-mobilité et politique publique : changer d'époque ? Le fait d'aller plus vite conduit à aller plus loin. La vitesse n'a pas fait gagner en temps mais en espace. On prend autant de temps pour se déplacer mais on va plus loin. L'intensification des rythmes de vie et la rareté relative du temps implique : plus loin, plus vite mais moins longtemps. Yves Crozet nous évoque aussi le principe de la vitesse généralisée qui est égale à la vitesse physique + vitesse économique.

Changer d'époque, vraiment ? Si on divise le trafic par le nombre d'habitant, il y a bien une baisse de part modale pour l'automobile. Ceci conformément aux choix des Politiques Publiques : report modal, taux de remplissage, réduction des trafics.

Yves Crozet nous alerte sur le fait qu'Uber est entré dans l'UITP, pour obtenir des subventions. La mobilité reste une valeur, il ne faut pas la réduire.

Enseignements et suites à donner

Tenter d'appréhender les nouveaux paradigmes de la mobilité, nous renvoie à notre propre histoire et nous invite à résoudre l'équation sociale, économique, environnementale pour une mobilité assumée en matière de choix.

L'économie de marché, nous permet de nous déplacer toujours plus, toujours plus loin, et nous cherchons à le faire de plus en plus respectueusement de l'environnement que nous voulons transmettre aux générations futures. C'est en ce sens que l'on dit que la mobilité façonne notre mode de vie, nos territoires. Une société mobile est une société de choix. Ces choix dont nous bénéficions rencontrent des limites, encombrement des espaces publics, manque de moyens financiers pour les infrastructures, inégalités socio-spatiales, impacts climatiques.

Les suites à donner :

Cette session conduit les auditrices, auditeurs en tant qu'acteur de la mobilité à travailler à différentes propositions :

- Sur la gestion de l'espace, voir avec les parties prenantes, comment accompagner les territoires sur ces mutations à venir en mobilisant nos entreprises respectives, nos solutions (parking équipé de borne,...), voire nos expérimentations (Transdev) en tant que solutions à même de contrecarrer le risque de forteresse urbaine. C'est passer du territoire support à un territoire acteur de la mobilité. Cela traduirait une première et modeste contribution à plus de solidarité territoriale.
- Sur les moyens à mobiliser, constituer une task force pour réinjecter l'économie dans la mobilité. Démystifier le couple fiscalité/mobilité, réaliser un benchmark sur l'enjeu. Proposer le recours à l'expérimentation avec évaluation a posteriori.