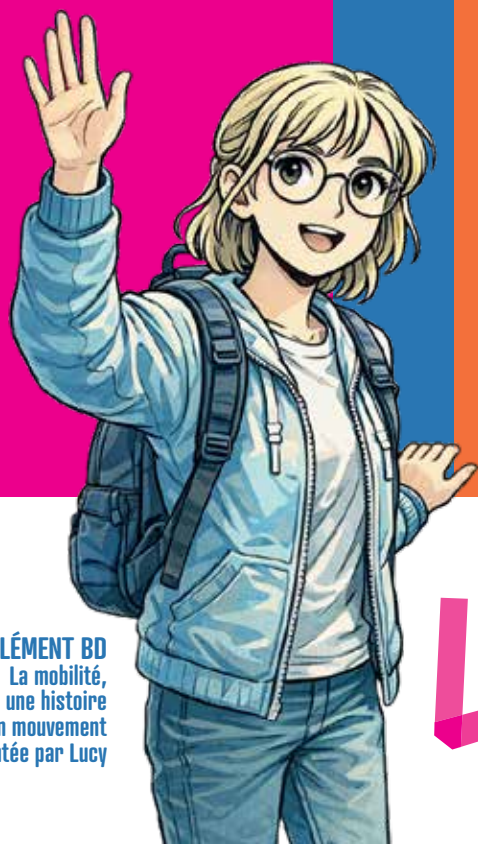


Ces mobilités qui nous réinventent



LE CLIMAT
Désengorger les villes
et mieux respirer

LA SOCIÉTÉ
Repenser les logiques
du déplacement

L'ÉCOSYSTÈME
Inventer
un financement
équilibré

SUPPLÉMENT BD
La mobilité,
une histoire
en mouvement
racontée par Lucy

LiGNe(s)

4 INTRO

« Il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres »

Entretien avec Éric CHAREYRON, spécialiste des transports et de l'aménagement du territoire

8 LE CLIMAT

Désengorger les villes et mieux respirer

« L'objectif de neutralité carbone des transports semble plausible, mais... »

Entretien avec Aurélien BIGO, chercheur spécialiste de la transition énergétique des transports



20 LA SOCIÉTÉ

Repenser les logiques du déplacement

« Nous voulons garder le train accessible au plus grand nombre... »

Entretien avec Christophe FANICHET, PDG de SNCF Voyageurs

« Notre modèle, ce sont les mobilités servicielles et durables »

Entretien avec Laurent PROBST, directeur général d'Île-de-France Mobilités

« La demande de transports collectifs dans le monde n'a jamais été aussi forte »

Entretien avec Hiba FARÈS, présidente du directoire de RATP Dev



40 L'ÉCOSYSTÈME

Inventer un financement équilibré

« Il faut créer un choc de l'offre dans les transports collectifs »

Entretien avec Thierry MALLET, président de l'UTPF

« L'école est gratuite, pourquoi la mobilité ne le serait-elle pas ? »

Entretien avec Patrick VERGRIETE, maire de Dunkerque

La gratuité des transports publics, un débat complexe...

L'éclairage de Philippe POINSOT, économiste



58 CODA

« Le temps de transport doit être un temps augmenté »

Entretien avec Pierre-Emmanuel BECHERAND,

responsable Architecture, Culture, Design et Création du Grand Paris Express

LIGNE(S) DE VIES

« L'important, ce n'est pas la destination, c'est le voyage », écrivait Robert Louis Stevenson, l'auteur de « L'Île au trésor ». Certes, s'il n'y a pas de destination, il n'y a pas de voyage. Mais cet espace-temps entre un point A et un point B est un moment particulier dans la vie personnelle et professionnelle. Et il se trouve que nous sommes l'un des acteurs qui emplit cet espace-temps dans un secteur spécifique, celui des transports collectifs. Autant dire que nous sommes au cœur de la vie des Français. Chaque jour, 22 % de nos concitoyens utilisent les transports en commun. La région Île-de-France enregistre chaque année plus d'1,3 milliard de voyages en métro. 168 millions de passagers ont voyagé en TGV en France et en Europe en 2025...

Nous ne transportons pas les voyageurs – c'est la responsabilité des opérateurs de transport. Nous sommes un acteur de la publicité et à ce titre, à travers les affiches et les écrans qui parsèment les gares ou les couloirs du métro, nous égayons et enrichissons le voyage en dispensant de l'information sur un nombre considérable de produits, services, objets culturels, spectacles, évènements, en créant de l'intérêt, de la surprise, parfois de l'émotion. Nous essayons – et nous réussissons ! –

de capter l'attention des voyageurs, grâce aux talents créatifs de ceux qui mettent en images et en mots la communication des annonceurs, de telle sorte que les voyageurs lèvent un instant les yeux de l'écran de leur mobile ou de leur tablette, pour porter leur regard sur les univers au travers desquels ils déambulent. Nous sommes au premier rang pour discerner les transformations de la société, car les transports en commun sont le système nerveux de la vie collective et ils sont aujourd'hui au cœur des transformations de nos territoires.

Les transports, c'est la vie de Mediatisports. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité réaliser ce travail éditorial autour des mobilités. À la fois parce que nous sommes un acteur économique des transports, par les redevances que nous versons aux opérateurs et aux collectivités, mais surtout parce que nous sommes convaincus que les transports collectifs constituent la réponse la plus innovante à des sujets sociétaux critiques, comme la lutte contre le dérèglement climatique, la cohésion et l'inclusion des territoires ou le lien social. Nous avons donc voulu partager, à notre façon, la vision que nous portons de ce que l'on nomme les « mobilités » et le rôle central qu'y jouent et continueront d'y jouer les transports en commun. ●



Valérie DECAMP
Directrice générale de MEDIATRANSPORTS



LA BD
La mobilité,
une histoire
en mouvement

M media
transports
Pour une publicité utile

Une publication de MEDIATRANSPORTS

Conception et réalisation : Les Rois Mages

Impression : Frazier





De vous à nous

Éric CHAREYRON

SPÉCIALISTE DES TRANSPORTS
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

« IL NE FAUT PAS OPPOSER
LES MODES DE TRANSPORTS
LES UNS AUX AUTRES »

Penser le développement des transports collectifs, c'est d'abord étudier l'évolution des modes de vie et des usages, estime le spécialiste de la prospective. Ce qui compte, c'est d'organiser la combinaison des modes sur un trajet donné, ou dans le temps ou selon les usages.

— Via l'Observatoire Keoscopie de Keolis, vous avez beaucoup travaillé sur la diversité des modes de vie et des territoires en lien avec les mobilités. Que reprenez-vous de ces travaux ?

Éric Chareyron : Peut-être parce que nous sommes un pays d'ingénieurs, nous avons eu tendance à aborder le sujet des transports collectifs sous le prisme de la technicité, des innovations technologiques, sans toujours accorder l'importance qu'ils méritent aux usages, aux besoins de la population, à l'évolution de nos modes de vie. Cela a conduit à figer un peu la réflexion sur l'analyse de la société et la construction des solutions de mobilité repose toujours essentiellement sur des principes hérités des années 1970. Une évolution majeure s'est produite ces dernières années : la recherche d'alternatives à l'automobile, ce qui rend fondamental le développement des alternatives à la desserte en transports publics.

— Comment s'est manifestée cette transformation ?

Elle s'est produite de façon progressive, avec un détachement de la voiture, non comme objet utilitaire, mais comme objet statutaire, en particulier chez les jeunes générations, et surtout en milieu urbain. Aujourd'hui, 84 % des 18/30 ans qui habitent à Paris intramuros n'ont pas d'automobile, alors que 50 % de ceux qui résident dans la petite couronne en possèdent une et 85 % dans la grande couronne. En parallèle, les transports publics ont changé de statut : leur rôle d'alternative à l'automobile dans les grandes villes a été reconnu, l'image des métros, tramways, trains du quotidien s'est améliorée et certains modes de transport public sont considérés comme plutôt valorisants pour ceux qui les empruntent. Se sont greffées là-dessus les préoccupations écologiques, peut-être un

peu moins puissantes qu'on le dit parfois, mais qui n'en sont pas moins réelles pour 10 à 15 % des Français qui intègrent les considérations environnementales dans leur style de vie. Les études montrent qu'environ 30 % des jeunes classent les questions environnementales parmi les trois principales préoccupations majeures.

— Mais la ville aussi a changé...

Bien sûr. La répartition de la population, des équipements, des emplois s'est modifiée. À une ville plutôt organisée autour d'une forte polarité centrale s'est substituée une ville dédensifiée, notamment sous l'effet de la décohabitation (même en construisant près de 50 % de logements supplémentaires les villes de Grenoble, Lyon, Bordeaux ou Caen, par exemple, ont maintenu leur population en 55 ans). Nombreux sont celles et ceux qui sont allés habiter loin des centres urbains, pas toujours par choix. Ils se sont éloignés de zones bien desservies par les transports publics pour se loger plus loin, avec une offre de transports moins dense. Il faut aussi prendre en compte une certaine fragilisation de la société. Un grand nombre de nos concitoyens se trouvent dans des situations où la mobilité est plus difficile, notamment à cause du vieillissement de la population. Je vous rappelle qu'en dix ans, 85 % de l'augmentation de la population française a été due aux 70/80 ans. Or la demande de mobilité d'une personne de 75 ans aujourd'hui est équivalente à celle d'une personne de 65 ans il y a dix ou quinze ans. En outre, c'est un âge où l'on





Il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres. Chaque mode a sa légitimité, ce qui compte, c'est d'organiser la combinaison des modes selon les usages et les trajets »

est moins contraint par les déplacements professionnels ou les contraintes horaires, et où on est plus disposé à utiliser toutes les alternatives possibles à l'automobile. J'ajoute qu'environ 11 millions de Français sont atteints d'affections de longue durée, dont la moitié sont encore dans la vie active, auxquels se rajoutent des millions de personnes souffrant d'autres pathologies et qui, pour des raisons de santé, ne peuvent pas toujours facilement utiliser la voiture. Tous ces facteurs contribuent à augmenter les besoins en transports publics. Il faut donc avoir une réflexion globale sur les rythmes des offres de transport, bien souvent calibrées en fonction des « heures de pointe ». En réalité, cette notion pourrait être questionnée. Il faut étudier les flux de déplacement sur une longue période et non sur une journée. Nos rythmes de vie sont devenus irréguliers, qu'il s'agisse du travail, des études, de la famille, des loisirs. Et les grilles horaires appliquées aujourd'hui ne sont pas toujours adaptées à l'irrégularité des modes de vie contemporains.

— Comment répondre à cette demande croissante de mobilités ?

Il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres. Chaque mode a sa légitimité, qu'il s'agisse de la marche à pied, du vélo, des transports collectifs ou de la voiture. Ce qui compte, c'est d'organiser

la combinaison des modes sur un trajet donné, ou dans le temps ou selon les usages. La situation est différente dans les grandes villes, où de plus en plus d'habitants n'ont pas de voiture, mais veulent néanmoins être reliés au noyau urbain par des modes de transports collectifs appropriés, choisis plutôt que contraints. Dans les zones périurbaines ou rurales, deux populations différentes doivent pouvoir trouver des réponses : les adultes qui ne peuvent pas conduire pour une raison ou pour une autre et les adolescents, futurs citoyens de demain, qui doivent pouvoir trouver des solutions de transport y compris pendant les périodes de vacances scolaires et les week-ends, afin qu'ils ne soient pas découragés d'utiliser des solutions alternatives à la voiture.

— Quel avenir voyez-vous au développement du transport à la demande ?

Le terme est trompeur. Je préfère parler de transport sur réservation. Cela peut être un excellent complément pour tester de nouvelles dessertes. Il peut être une alternative entre la souplesse totale qu'incarne la voiture et les contraintes horaires des transports publics. Certaines fois, il est possible d'imaginer des solutions où l'on puisse assurer à la fois une certaine souplesse dans les trajets et des horaires garantis. Ces transports semi-souples, que l'on appelle Flexo, peuvent être déployés à partir d'une gare par exemple. On donne sa destination au chauffeur et ce dernier

BIO EXPRESS

Éric CHAREYRON a effectué une grande partie de sa carrière professionnelle chez Keolis. Il y a exercé pendant près de dix ans les responsabilités de directeur Prospective, Modes de vie & Mobilités dans les territoires. Il a notamment lancé l'Observatoire Keoscopie, qui analyse les évolutions des modes de vie des Français et leur impact sur la demande de mobilités.

construit son itinéraire en fonction des demandes des autres voyageurs. Ces transports peuvent s'organiser avec des points de rendez-vous fixes au long d'un trajet, avec une possibilité de réservation anticipée pour des personnes qui ne se déplacent que difficilement et qui ont besoin que le véhicule fasse un détour par un arrêt à la demande. Demain des navettes autonomes peuvent parfaitement répondre à cette demande, notamment dans les zones résidentielles où les autobus ne peuvent pénétrer que difficilement.



Une ville vivante et attractive est celle où les transports collectifs se tissent avec l'urbanisme, reliant densité, services et qualité de vie pour tous »

— Que pensez-vous du concept de gratuité des transports collectifs ?

Dans les villes moyennes, les études ne montrent pas que cette demande soit majoritaire. Ce qu'attendent les usagers, c'est davantage de services et de confort, de tarification solidaire ou de baisse des prix, mais pas nécessairement la gratuité. Dans les grandes villes, c'est plus complexe. Les attentes sont plutôt à la performance. Et en réalité, il existe de très fortes disparités tarifaires entre les différents modes et les différents territoires. En France, le prix des transports publics est moins élevé que dans d'autres pays. Et je pense qu'il est intéressant de travailler sur des systèmes qui incluent des tarifications solidaires,

avec éventuellement une dose de gratuité, associée à une gamme qui implique un bon niveau de recettes, afin de financer des développements d'offre.

— Les urbanistes parlent souvent de la « ville du quart d'heure », où tous les services et activités seraient disponibles à quinze minutes de marche à pied. Peut-on imaginer, grâce au développement des lignes régionales et interurbaines de transports publics parvenir à une « région du 45 minutes » ?

En théorie, ce serait plus facile au sein d'un territoire urbain. Et encore... Les villes ne sont pas toujours organisées de cette façon. Au sein d'un même territoire, les offres de services peuvent être très dispersées, comme dans l'enseignement par exemple, pour l'offre culturelle ou encore dans le domaine de la santé. Prenez l'exemple de l'enseignement professionnel. Il existe plus de 100 bacs pros différents, 8 sections de bacs technologiques, et vous ne les trouverez pas tous au même endroit, sauf à habiter dans une grande ville. Je crois plutôt à la notion de « bassin(s) de vie », où l'on pourrait trouver à une heure de chez soi les services dont on a besoin. Mais je crois surtout à des politiques de redensification des villes intelligentes, à la requalification d'anciennes zones commerciales périurbaines en centres de vie, avec végétalisation des espaces, construction de logements et d'écoles, création d'activités, reconnectées à la ville-centre grâce aux transports collectifs et aux modes doux. Je suis très admiratif des maires qui veulent redynamiser leurs centres-villes, rendre la densité ou l'intensité urbaine agréable, désirable et abordable et donc attirer des résidents et rendre ainsi possible le développement de services de transports collectifs. Car la construction des mobilités est intimement liée aux politiques urbaines. ●



LE CLIMAT
Désengorger
les villes et
mieux respirer

En 1900, Paris comptait 80 000 chevaux, mobilité douce s'il en est. Mais en réalité pas si douce que cela... Les 15 500 chevaux des trois compagnies de tramway et d'omnibus de Paris étaient logés dans 55 écuries à étages, principalement installées en bordure du canal Saint-Martin, pour évacuer plus facilement le fumier. Quant à la Compagnie générale des petites voitures (fiacres pour les taxis ou locations de voitures), elle disposait de 12 200 chevaux, eux-aussi logés en étage. La gestion des transports collectifs hippomobiles nécessitait une main d'œuvre nombreuse – plusieurs milliers de palefreniers, brosseurs, laveurs, maréchaux-ferrants, cochers – pour transporter environ 190 millions de passagers dans l'année¹.

Mais outre les embouteillages indescriptibles dans les rues de Paris, il y avait un problème : le crottin, que plus de 3 000 cantonniers peinaient à évacuer. Les Parisiens déplorent alors un « air empoisonné », des conséquences néfastes sur la santé. 80 000 chevaux, 10 à 20 kg de crottin en moyenne et 10 litres d'urine par jour... On n'ose même pas faire le calcul... Heureusement, une solution apparaît à l'horizon : l'automobile. « Les automobiles, qui dégagent des fumées rapidement absorbées par l'air où elles disparaissent, sont préférables aux voitures hippomobiles dont les attelages sèment des crottins malodorants et dangereux », écrit Le Figaro en

février 1907. On notera au passage ce curieux concept de « disparition » des fumées automobiles... Quant aux transports collectifs, ils seront bientôt assurés par le métro parisien, avec l'ouverture de la première ligne entre la Porte Maillot et le Bois de Vincennes en 1900, suivie en 1903 par la ligne Porte Dauphine-Nation.

Depuis 2009, près de 130 projets de développement et de rénovation des réseaux ont été lancés dans 72 agglomérations

Mais dans la longue histoire des révolutions industrielles, une pollution en remplace une autre : 688 automobiles dans les rues de Paris en 1900, 5 056 cinq ans plus tard, 11 000 en 1913². Au cours des années 1960-70, Paris se transforme en un gigantesque parking à ciel ouvert, des voitures partout, tout le temps, dans les lieux les plus emblématiques de la ville, Concorde, Palais-Royal, quais de Seine, Notre-Dame, Hôtel de Ville, Plateau Beaubourg, Île de la Cité, place Vendôme³... Au 1^{er} janvier 2021, on comptait 3 millions de véhicules dans la Métropole du Grand Paris, dont 32 % classés Crit'Air 3, 4 et 5. Le

1. www.attelage-patrimoine.com
 2. www.paris.fr
 3. www.unjourdeplusaparis.com
 4. Atelier parisien d'urbanisme (APUR). Évolution du parc automobile dans le Grand Paris, 2012-2021

pic semble avoir été atteint en 2018, année à partir de laquelle le parc automobile perd en moyenne 6 800 véhicules par an⁴.

Et depuis 2021, la circulation automobile dans Paris intra-muros est en baisse régulière de 5 à 6 % par an. Mais le mal est fait, si l'on peut dire. Bien qu'en diminution constante depuis une dizaine d'années, le transport est le troisième secteur le plus émetteur de GES à Paris, avec environ 400 000 tonnes/an de CO2 équivalent⁵.

Ce n'est évidemment pas par hasard que la baisse de l'usage de l'automobile dans les grandes agglomérations, accélérée par des réglementations restrictives dans certaines métropoles, correspond à un effort sans précédent pour développer les transports collectifs. L'exemple le plus emblématique est sans conteste le projet du Grand Paris Express, initié en 2011. C'est le plus grand projet d'infrastructures de transport collectif jamais mis en œuvre en France depuis la seconde guerre mondiale : 200 kilomètres de voies reliant 68 gares, création de 4 nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18), extension des lignes 11 et 14, déploiement d'un vaste réseau de fibre optique et un coût de plus de 40 milliards d'euros. Au sein de ce nouveau réseau de transport, les nouvelles gares jouent un rôle essentiel. Par leur fonction première bien sûr, accueillir les trains et les voyageurs, et aussi parce qu'elles provoquent des opérations de rénovation ur-

Le saviez-vous ?

Hydrogène

La Roche-sur-Yon mise sur l'hydrogène pour une mobilité durable. Ses bus à hydrogène, silencieux et sans émissions, renforcent l'engagement écologique de la ville vendéenne, qui remplace systématiquement les diesels vieillissants par des bus à nouvelle énergie. Elle prévoit d'opérer une dizaine de véhicules à hydrogène d'ici 2035.

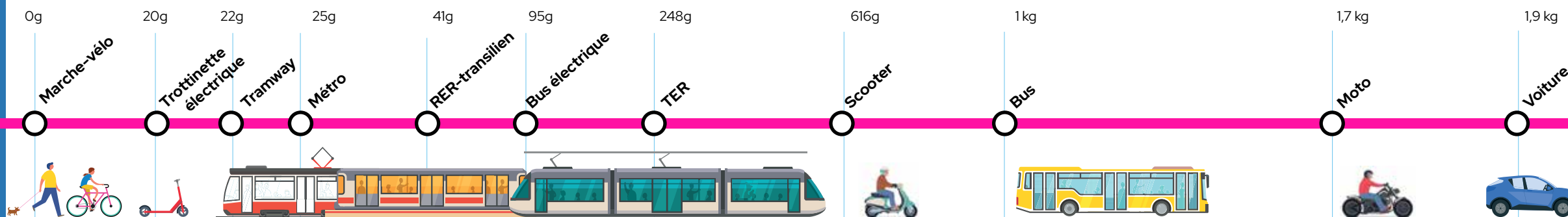


baine, de création de nouveaux quartiers et d'aménagements publics.

Partout en France, cependant, les collectivités ont multiplié les projets de nouvelles mobilités (plus de 300, selon la plateforme France Mobilités). Depuis 2009, près de 130 projets en lien avec le développement et la rénovation de réseaux de transports en commun ont été lancés dans 72 agglomérations. ➔

(suite en p. 16)

5. www.paris.fr, « Émissions de gaz à effet de serre : où en est Paris ? » (08/04/25).



Mes émissions carbone quand je parcours 10km en...

De vous à nous

Aurélien
BIGO

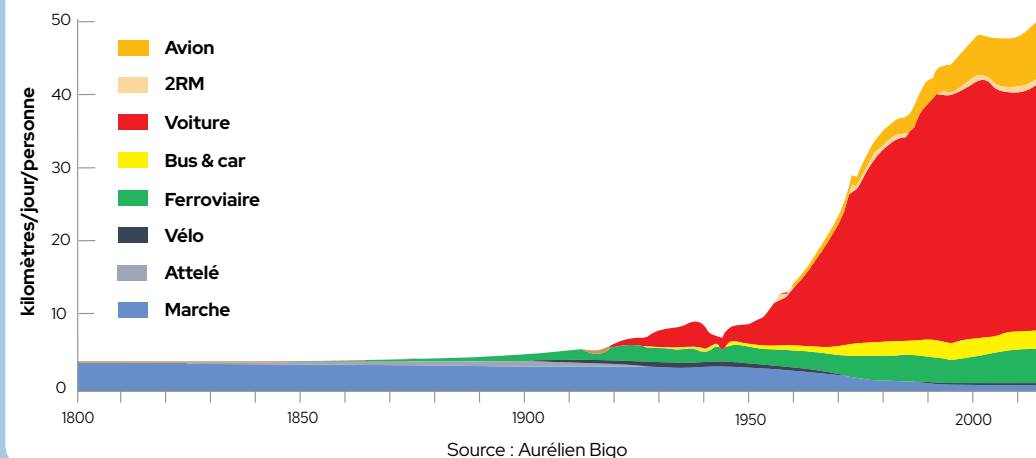
CHERCHEUR SPÉCIALISÉ
DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
DES TRANSPORTS

« L'OBJECTIF DE NEUTRALITÉ CARBONE DES TRANSPORTS SEMBLE PLAUSIBLE, MAIS... »

La Stratégie nationale bas-carbone a défini une trajectoire de réduction vers la décarbonation complète des transports terrestres à l'horizon 2050. État des lieux avec un des meilleurs spécialistes du dossier.

Une explosion des kilomètres parcourus

Km parcourus par jour par mode de transport de 1800 à 2017



Source : Aurélien Bigo

— Où en est la France en matière de transition énergétique des transports, alors que le secteur est aujourd'hui le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre ?

Aurélien Bigo : J'ai étudié l'évolution entre 2015 et 2023 sur la base de la Stratégie nationale bas-carbone, qui définit une trajectoire de réduction vers la décarbonation complète des transports terrestres à l'horizon 2050. Pour les transports, elle fixait 5 leviers d'action : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage des véhicules, leur efficacité énergétique et l'intensité carbone de l'énergie.

Mon étude montre que nous sommes en retard sur les objectifs de réduction des émissions dans le transport de voyageurs, essentiellement parce qu'on a pris du retard sur la baisse de consommation d'énergie des véhicules, notamment des voitures. Le renouvellement vers des véhicules plus sobres en énergie n'a pas eu lieu à cause de la mode des SUV, des véhicules de plus en plus gros et lourds. Par ailleurs, technologiquement, on arrive au bout de l'efficacité des moteurs,

l'hybridation ne permettant qu'un gain mineur. Heureusement, ce très fort retard a été en partie compensé par une moindre hausse de la demande de transport. Entre 2015 et 2019, elle avait beaucoup augmenté, mais l'effet Covid a provoqué une chute en 2020 et, malgré une reprise, la demande est restée moins importante en 2024 qu'en 2019. Mais ce sont des effets conjoncturels non planifiés, avec le risque que l'évolution se retourne si jamais la conjoncture elle-même se retourne. Nous sommes donc en retard sur les objectifs et ce retard pourrait s'accroître dans les années à venir...

— Qu'en est-il des transports publics ?

On constate des dynamiques assez favorables en matière de demande pour



Il faut mettre en place très rapidement des politiques publiques plus structurantes et plus ambitieuses »

le transport ferroviaire, surtout sur la longue distance. C'est plus compliqué pour les transports en commun du quotidien, notamment certains bus de grandes villes, avec un niveau de trafic inférieur à celui de 2019. La décarbonation, elle, varie selon les modes. Le ferroviaire est déjà très largement électrifié et la tendance est forte sur les bus, qui sont les plus faciles à électrifier parmi les transports en commun routiers, en raison de leur rayon d'action et de leur vitesse plus limitée. Pour les cars, ce sera beaucoup plus progressif, les ventes de cars électriques étant encore limitées.

— Il n'en reste pas moins que la voiture reste prédominante...

Elle a effectivement une part prépondérante dans l'ensemble des déplacements et dans les distances parcourues, que ce soit au quotidien ou sur longue distance. En gros, quasiment deux-tiers des déplacements du quotidien sont encore réalisés en voiture, un chiffre assez stable depuis vingt-cinq ans, soit depuis une génération (voir graphique p. 13). Je pense cependant qu'il y a des marges de manœuvre importantes pour réduire cette part. On le voit déjà dans les centres

des grandes villes, avec une diminution à la fois en nombre de déplacements et aussi, potentiellement, en taux de motorisation, car les ménages possèdent moins de voitures en moyenne. Mais pour que cela soit significatif au niveau national, il faut que ces changements s'étendent au périurbain, dans les villes moyennes et les petites villes. Il faut évidemment des alternatives bien plus efficaces que ce qu'on a aujourd'hui, mais aussi toucher un minimum au « système voiture ». Cela passe par la limitation de certains avantages historiquement accordés à la voiture, par exemple sur le volume de stationnement, sur le prix du stationnement, sur la quantité de voies de circulation, sur la rapidité et la facilité de circulation, voire en agissant sur la fiscalité. Ce sont évidemment des choix politiques forts car toucher à la voiture peut rencontrer des résistances importantes – parfois justifiées d'ailleurs –, parce que beaucoup de gens en sont dépendants et n'ont pas forcément d'alternatives. Mais si on veut s'assurer de l'efficacité des mesures, il faut limiter l'attractivité très forte qu'on a pu offrir à la voiture ces dernières décennies. Sinon, les alternatives ne seront pas forcément suffisantes pour entraîner un vrai report modal.

— Justement, le report modal est-il un levier puissant ?

Il pourrait l'être davantage. Dans un certain nombre de scénarios de prospective, il permet une baisse de l'ordre de 20 % des émissions. En gros, à kilométrage constant, si on imagine qu'à peu près 20 % des kilométrages aujourd'hui réalisés en voiture ou en avion sont transférés vers des modes de transport moins impactants. Je simplifie un peu, mais c'est un ordre de grandeur

loin d'être négligeable, même s'il n'est pas suffisant. En lien avec ce report modal, il faut réussir à créer un peu plus de proximité dans l'évolution des déplacements du quotidien, ce qui questionne beaucoup l'aménagement du territoire, l'évolution des modes de vie, etc.

— L'objectif de neutralité carbone des transports à l'horizon 2050 est-il crédible ?

Il semble plausible, mais tous secteurs confondus et à certaines conditions : il faudrait complètement décarboner les transports terrestres, voyageurs et marchandises. C'est en tout cas ce qui est prévu dans la dernière stratégie : plus une seule goutte de pétrole d'ici vingt-cinq ans dans les modes de transport terrestres : voitures, poids lourds, véhicules utilitaires légers, bus, cars, trains, deux-roues motorisés, ainsi que dans le transport fluvial. C'est un objectif majeur qui, sur le papier, n'est pas encore hors d'atteinte selon certains scénarios. Mais plus on prend du retard, comme on le constate

ces dernières années, et compte tenu de l'affaiblissement des politiques publiques environnementales ces derniers mois, plus cela complique l'atteinte de l'objectif.

— Comment y remédier ?

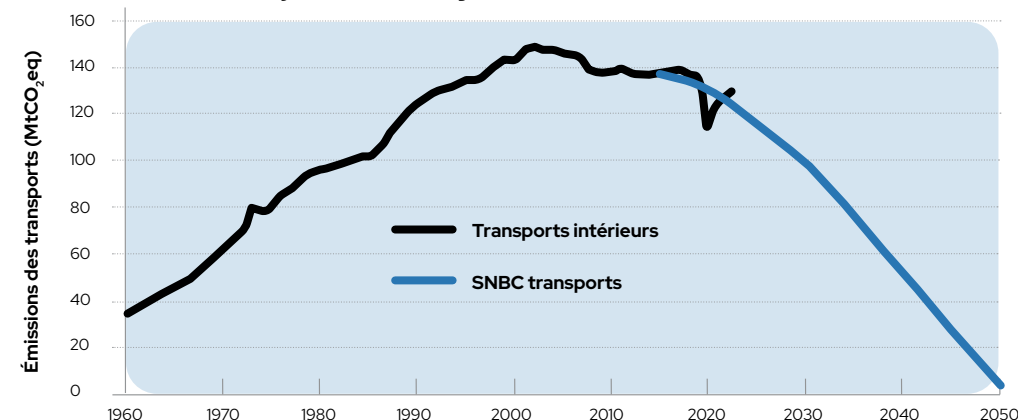
Il faut mettre en place, le plus rapidement possible, des politiques publiques plus structurantes et plus ambitieuses. Les leviers établis par la stratégie nationale ont beau être assez variés, les politiques publiques, en France ou au niveau de l'Union européenne mettent essentiellement en avant l'aspect technologique, c'est-à-dire la transition industrielle des véhicules thermiques vers les véhicules électriques. C'est une partie indispensable, mais il faut aussi une ambition suffisante sur les autres leviers, notamment ceux qui touchent à la sobriété dans les pratiques de mobilité, que ce soit sur les distances parcourues, ou les mobilités actives et partagées. Sans cette ambition-là, on ne progressera jamais assez, alors qu'il y a urgence... ●

BIO EXPRESS

Aurélien BIGO est chercheur associé à la chaire Énergie et Prospérité. Ses travaux portent sur la transition énergétique des transports en France. Il a soutenu fin 2020 une thèse intitulée « Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement ». Il a également contribué aux scénarios de prospective Transition(s) 2050 de l'Ademe publiés en 2021.

Objectif décarbonation

Émissions des transports depuis 1960 et objectif de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050



Source : données CITEPA, MTEs, 2020

➔(suite de la p. 11) À Toulouse, le réseau Tisséo dessert 86 communes grâce à deux lignes de métro, une ligne de tramway, 83 lignes de bus et des systèmes de transport à la demande, alors qu'une nouvelle ligne Aéroport Express sera mise en service fin 2026 et que la nouvelle ligne C du métro est en cours de construction, pour une mise en service en 2028. À Nice, deux nouvelles lignes de tramway entreront en service entre 2028 et 2030. À Lyon, une nouvelle ligne de tramway et le prolongement du réseau de bus à haut niveau de service verront le jour à l'horizon 2030. À Nantes, deux nouvelles lignes de tramway seront mises en service en 2027. À Strasbourg, le réseau actuel s'enrichira d'une longue extension vers le nord de l'agglomération. Et ce ne sont que quelques exemples des nombreux projets en cours.

En 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures a introduit dans le débat la notion de RER métropolitains, dédiés aux transports collectifs du quotidien, qui s'est concrétisée dans les Services express régionaux métropolitains (SERM) pour développer massivement l'offre de mobilité multimodale (ferroviaire, routier) dans les territoires périurbains, autour de l'ossature ferroviaire. Vingt-six projets ont déjà été labellisés dans toute la France, avec des projets particulièrement avancés à Bordeaux et à Strasbourg.

125 millions de déplacements par semaine dans les transports en commun

Après avoir adoré l'automobile, la France se convertit progressivement aux transports collectifs. C'est une transformation sociétale majeure, portée à la fois par les changements de mode de vie des Français, sur lesquels nous reviendrons dans le chapitre suivant, mais aussi par le phénomène de métropolisation

Le saviez-vous ?

Les énergies de nos mobilités

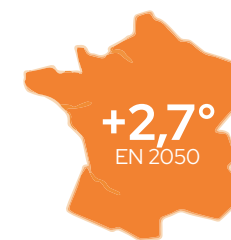
Les mobilités actives (marche, vélo pour l'essentiel) représentent seulement 2 % des distances environ, selon Aurélien Bigo. Le pétrole est le carburant de l'hypermobilité et domine le routier, l'aérien et le maritime, avec 81 % des distances parcourues en 2023. Des biocarburants sont intégrés dans l'essence ou le diesel depuis le milieu des années 2000. L'électricité, pour l'instant, c'est surtout le train, mais elle va se diffuser dans les transports routiers et sera certainement très majoritaire en 2050.



du territoire... et par les impératifs de la lutte contre le réchauffement climatique. En dix ans, selon l'Insee, toutes les grandes villes de l'Hexagone, à l'exception de Paris, ont enregistré des gains de population : + 17 % à Montpellier, + 13 % à Toulouse, + 12 % à Nantes, + 10 % à Bordeaux, + 7 % à Rennes et à Lyon. Or, les urbains veulent pouvoir accéder à des services de proximité (le fameux concept de la ville du quart d'heure) et à des réseaux de transport en commun pour faciliter à la fois les déplacements et l'inclusion sociale. Cela augmente mécaniquement la demande de transports collectifs.

En dix ans, le nombre de trajets réalisés

Réchauffement climatique : les projections de Météo France



La France, comme le reste de l'Europe, se réchauffe plus vite que la moyenne : la hausse est plus marquée aux latitudes tempérées et hautes que dans les zones tropicales. La hausse a même atteint + 2,1 °C si on considère la période 2014-2023.

Source : <https://www.adaptation-changement-climatique.gouv.fr/actualite/blog/climat-futur-quoi-ressemblera-la-france-4deg>

chaque semaine dans les transports en commun a progressé de 30 %, se chiffrant aujourd'hui à 125 millions de déplacements. Plus de 57 millions de voyages sont ainsi effectués en bus et en métro à Paris, 46 millions en régions. Selon le bilan de l'Autorité de régulation des transports (ART), la fréquentation des différents réseaux ferroviaires avait encore augmenté en 2024 : + 4 % pour les lignes à grande vitesse (67 millions de passagers/km), + 11 % pour les TER (27 millions de passagers/km) et + 8 % pour les trains franciliens (19 millions de passagers/km), avec une offre ferroviaire en hausse de 6 %. Et d'ici à 2030, le nombre de passagers dans les TER devrait être multiplié par 4.

Pour un nombre sans cesse plus important de Français, prendre le métro, le bus ou le train est aussi une façon de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Selon une étude de l'Observatoire des mobilités de 2022, 56 % des

non-utilisateurs de transports en commun seraient prêts à les emprunter davantage pour préserver l'environnement. Même si les transports affichent une baisse tendancielle de leurs émissions de gaz à effet de serre, elle est encore modeste (- 1,5 million de tonnes en 2024, rapportée à une diminution globale de 6,9 millions de tonnes⁶). Et ce secteur reste le plus émetteur, avec environ un tiers des émissions totales. Le transport routier représente environ 70 % de ces émissions et le transport ferroviaire 0,4 %...

Selon le comparateur carbone de la SNCF, le train émet 8,3 grammes d'équivalent CO₂ par kilomètre et par passager, contre 49 grammes pour la voiture électrique, 71 grammes pour l'autocar, 146 grammes pour la voiture thermique et 260 grammes pour l'avion. La RATP publie elle aussi ses

6. Citepa, rapport Secten 2025.

56 % des non-utilisateurs de transports en commun seraient prêts à les emprunter davantage pour préserver l'environnement

chiffres : 3,8 grammes au kilomètre/passager pour le métro, 3,9 pour le RER, 3,1 pour le tramway, 95 pour le bus.

17 nuits de canicule à Paris en 2030, 54 à Marseille...

La Stratégie nationale bas-carbone de la France (SNBC) se fixe pour objectif de réduire les émissions de GES des transports de 28 % d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour tenir la trajectoire 2030, il faudrait réduire les émissions du transport de personnes 5 fois plus vite au cours des cinq années qui viennent que ce que nous avons obtenu au cours des cinq années précédentes. Autrement dit, l'avenir des transports en commun est assuré...

Mais il y a urgence, car la trajectoire d'augmentation des températures n'est pas satisfaisante. Selon le service européen d'observation du changement climatique Copernicus, l'année 2025 a été la troisième année la plus chaude jamais enregistrée, la température mondiale s'est établie à 14,97°C, soit 1,47 % au-dessus des niveaux préindustriels (1850-1900). En mars 2025, Météo France a publié un rapport sur les trajectoires climatiques en France⁷. L'Europe se réchauffe plus vite que la moyenne planétaire (+ 1,7° en France en 2024 par rapport à l'ère préindustrielle). Si cette trajectoire se poursuit, la hausse des températures moyennes en France serait de 2° à l'horizon 2030, de 2,7° en 2050 et 4° vers 2100.

En plus des effets du réchauffement climatique sur les phénomènes météo intenses, la sécheresse des sols ou la perte d'enneigement, il accélérerait une tendance inquiétante et déjà perceptible : la forte poussée de

7. « Le climat futur en France, à quoi s'adapter ? », Météo France, 20 mars 2025.

Le saviez-vous ?

Les promesses du tramway

La France compte aujourd'hui 30 réseaux de tramway, approchant les 900 km de lignes. Le tramway représente environ 1,6 % des déplacements, estime Aurélien Bigo, et 0,36 % des distances parcourues, une place qui reste limitée. Pour autant, son efficacité, ses bénéfices environnementaux ainsi que pour les villes, lui promettent un bel avenir.



chaleur dans les villes. En ne considérant que le scénario à + 2° en 2030, Paris enregistrerait 17 nuits à plus de 20°, Lyon 18, Toulouse 23. Marseille atteindrait même le chiffre de 54 ! Ce qui signifie que la ville, prise dans le mécanisme de l'ilôt de chaleur, risque fort d'être en surchauffe, avec l'émergence de pics de température souvent supérieurs de 6,5° à la normale à Paris, par exemple, ou de 4,5° à Lyon ou à Bordeaux. Planter des arbres,

Doubler le trafic ferroviaire de voyageurs à grande vitesse sur tout le territoire européen

Basculer vers des transports publics durables n'est plus un choix mais une nécessité pour protéger les écosystèmes, préserver la biodiversité et gérer les ressources de manière responsable

créer des jardins et des parcs, mais aussi préférer le train, le tram ou le métro à l'automobile s'imposent donc comme des réponses accessibles et efficaces pour s'adapter à ce nouvel environnement climatique. Les transports publics sont à un moment charnière de leur histoire. Ils se retrouvent investis d'une mission presque déterminante : être un acteur de la ville durable, donc de la ville vivable.

Dans un récent rapport, RATP Dev analyse les grandes tendances auxquelles seront exposés les transports publics dans les cinq années qui viennent⁸. La première d'entre elles est sans surprise liée au changement climatique.

« Cela provoque des phénomènes extrêmes, des vagues de chaleur aux inondations, impactant les infrastructures de transport et l'expérience des voyageurs, écrivent les auteurs de ce rapport. Basculer vers des transports publics durables n'est plus un choix mais une nécessité pour protéger les écosystèmes, préserver la biodiversité et gérer les ressources de manière responsable ». Et de poursuivre : « La mobilité durable s'impose et pose de nouveaux défis financiers et technologiques aux transports. Le secteur doit accélérer sa transition en diversifiant ses sources d'énergie et en développant des systèmes de gestion de l'énergie efficaces. » On ne saurait mieux dire. ●

8. « Rapport sur les tendances de la mobilité : une boussole pour 2030 », RATP Dev, février 2025.



Jardin des plantes à Nantes



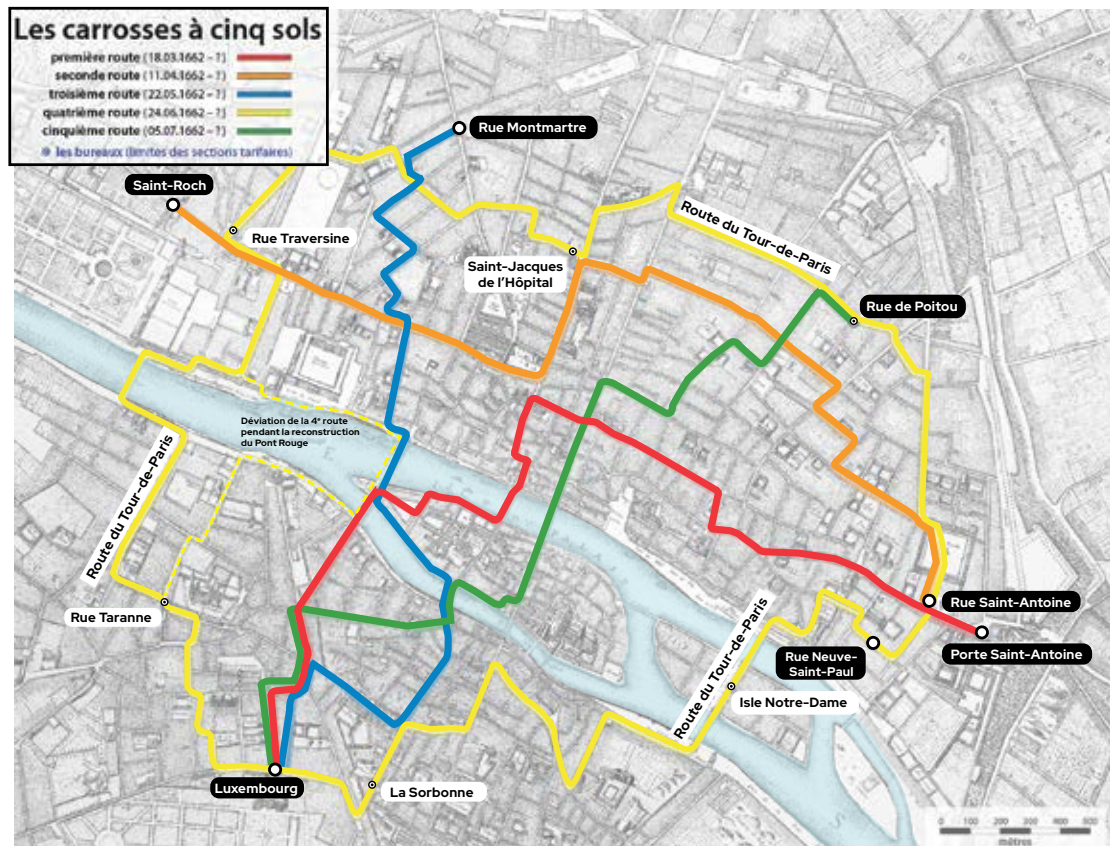
LA SOCIÉTÉ

Repenser
les logiques
du déplacement

Le 18 mars 1662, de curieux atteleages font leur apparition dans les rues de Paris : de lourdes voitures fermées, tirées par quatre chevaux, conduites par un cocher en livrée bleue, aux armes du Roi et de la Ville de Paris. Dans la liesse générale, on inaugure ce jour-là la première ligne de transport en commun parisienne. Trois fringants aristocrates, le duc de Roannez, gouverneur du Poitou, le marquis de Sourches, chevalier des ordres du Roi, et le marquis de Crenan, grand échanson de France, soutenus par le philosophe et mathématicien Blaise Pascal, ont en effet obtenu des lettres patentes, signées par Louis XIV en personne, les autorisant à « exploiter des carrosses qui feraient toujours le même trajet dans Paris d'un quartier à l'autre, qui partiraient à heures réglées, quelque pe-

tit nombre de personnes qui s'y trouvaient, même à vide, pour cinq sols ».

En ce 18 mars, la première voiture relaie la Porte Saint-Antoine au Palais du Luxembourg, en passant par le Pont-Neuf et la rue Dauphine. Le 11 avril une deuxième ligne est ouverte entre la rue Saint-Antoine et la rue Saint-Denis, via la place des Vosges et la rue des Francs-Bourgeois. En juillet, ce sont cinq lignes qui sont ouvertes. Les voitures comptent huit places et s'arrêtent à la demande tout au long de leur parcours pour laisser descendre ou monter des voyageurs. Et le service est ouvert à tous, sans distinction de condition sociale, le bourgeois y côtoie l'aristocrate ou le soldat. Le succès populaire est immédiat. Paris compte alors 500 000 habitants, la majorité des citadins



18 mars 1662 : les carrosses à cinq sols révolutionnent Paris

se déplace à pied, seuls les très riches ont le privilège de parcourir Paris avec leur propre équipage, même s'il est possible de louer des fiacres à la demi-journée ou de recourir à la chaise à porteurs.

Les « carrosses à cinq sols », comme on les nomme alors, présentent donc toutes les caractéristiques des transports en commun modernes : les véhicules suivent un itinéraire fixe, avec des départs à intervalles réguliers (sept minutes et demie...) et un tarif unique. Et pourtant le service va disparaître en quelques années, pour une raison assez inattendue : le Parlement n'aime pas cette idée du brassage des classes sociales dans la promiscuité d'un carrosse et va donc en réserver l'usage aux « bourgeois et gens de mérite », ce qui va provoquer l'hostilité des Parisiens et des manifestations violentes...

À l'époque des carrosses à cinq sols, le moyen de transport le plus utilisé était la marche à pied. On comptait la distance entre les villes en « pas », 144 000 de Paris à Amiens, 501 000 pour se rendre à Angoulême, plus de 1 million pour rejoindre Nice. L'horizon

Les raisons du déploiement des transports en commun sont toujours présentes aujourd'hui et le seront encore demain

quotidien d'un bon marcheur était de 60 000 pas, soit environ huit heures de route, et le temps de voyage ne diffère pas tellement selon que l'on marche, que l'on utilise un cheval ou une voiture. En 1765, il faut six jours depuis Paris pour atteindre Langres, Dijon ou Châteauroux, 12 jours pour aller à Marseille.

Ce n'est qu'à partir de la fin du XVIII^e siècle que les vitesses s'accroissent grâce à de nouvelles voitures et à des routes en meilleur état. La mise en service des Turgotines en 1775, premières diligences publiques tirées par six à huit chevaux, rapetisse de moitié l'éloignement de certaines grandes villes (trois jours entre Paris et Dijon ou Rennes...).

Au début du XIX^e siècle, on passe aux voitures à grand volume, sur les lignes exploitées par de véritables entreprises de transport en commun, les Messageries Royales ou les Messageries Laffitte et Caillard, qui se partagent le territoire et mettent en service d'énormes véhicules pouvant transporter entre 20 et 30 personnes. Résultat : il ne faut plus qu'une demi-journée pour atteindre

(suite en p. 28) ➔



De vous à nous

Christophe FANICHET

PDG DE SNCF VOYAGEURS

« NOUS VOULONS GARDER LE TRAIN ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE... »

L'appétit des voyageurs pour le train ne se dément pas, au-delà même de ce que l'on pouvait anticiper. Sur les trains régionaux, la fréquentation a augmenté de près de 40 % depuis 2019. Et dans les trains à grande vitesse, le nombre de voyageurs a augmenté de 18 % au cours de la même période. Explications de cet engouement.

— Entre les Français et le train, ce n'est plus de l'amour, c'est de la passion...

Christophe Fanichet : Oui, dans une certaine mesure, mais l'objet de cette passion est fort aimable ! Concernant les trains du quotidien, les régions ont beaucoup investi et développé une offre et des tarifs qui répondent à la demande. Les conditions sont très favorables aux voyageurs, l'offre de trains s'est densifiée et modernisée. Je note d'ailleurs que la hausse de fréquentation des trains régionaux est notamment le fait des jeunes générations, les moins de 30 ans, pour des raisons qui tiennent à leur conscience écologique, mais aussi parce que les conditions tarifaires sont très généreuses avec des billets à 1 euro, des systèmes de semi-gratuité. Avec 2 euros, on peut traverser toute l'Île-de-France, c'est à peine plus cher qu'un litre de carburant... Il est clair que la volonté des régions est de renforcer les transports collectifs.

— La grande vitesse, c'est beaucoup plus cher...

Si c'était hors de prix, nous n'aurions pas un taux d'occupation moyen de 80 %... Nous voulons une grande vitesse populaire, pour tous et nous nous en donnons les moyens. En réalité, nos prix sur la grande vitesse ont augmenté deux fois moins vite que l'inflation au cours des cinq dernières années. Ce sera à nouveau le cas en 2026.

BIO EXPRESS

Christophe FANICHET est depuis 2020 PDG de SNCF Voyageurs, la société chargée, au sein du Groupe SNCF, de l'exploitation des trains de voyageurs et des services aux usagers. Il a rejoint la SNCF en 2008, il y a occupé les postes de directeur de la Stratégie, directeur des trains Intercités, directeur de cabinet du président, directeur général de la Communication du Groupe, directeur général de la filiale 574 Invest et directeur général adjoint du Numérique groupe.



Les voyageurs ont compris que le temps du train est un temps utile, contrairement à d'autres modes de transport »

Un billet Ouigo sur deux est à moins de 30 euros, il y a des billets à prix fixes à 8 euros pour les enfants et nous avons mis en place un principe de prix plafond en seconde classe, quel que soit le jour ou l'heure de départ. Ce que nous voulons par-dessus tout, c'est que le train soit accessible au plus grand nombre de clients, quel que soit leur pouvoir d'achat, avec des offres pour tous les besoins.

— Trois heures de TGV, c'est toujours la barrière mentale au-delà de laquelle on choisit l'avion ?

Non. Cela pouvait être le cas avant le Covid, mais cela ne l'est plus du tout aujourd'hui : il n'y a plus de barrière de durée. Les voyageurs ont compris que le temps du train est un temps utile, contrairement à d'autres modes de transport. Nous le constatons sur nos lignes françaises, mais aussi internationales. Paris-Berlin, c'est 8 heures de trajet, même chose pour Paris-Barcelone, et pourtant, ce sont des liaisons très fréquentées. Quant aux trains de nuit, leur fréquentation en semaine est très satisfaisante, alors qu'on



© SHUTTERSTOCK

pourrait imaginer qu'ils concerneraient surtout les week-ends. Il y a une prise de conscience individuelle autour de ce temps utile du train, mais aussi de la part des entreprises pour les déplacements de leurs collaborateurs. Au Mans, par exemple, certaines entreprises incluent le trajet vers Paris dans le temps de travail, c'est une vraie révolution du rapport au temps...

— **Le TGV M, le nouveau TGV modulaire, est-il une révolution ?**

En tout cas, c'est l'avenir de la grande vitesse. C'est un train moins gourmand en énergie, ce qui est particulièrement important, car SNCF Voyageurs consomme entre 1 et 2 % de l'électricité produite en France. Mais le TGV M, c'est aussi la modularité, 20 % de sièges supplémentaires, la possibilité d'adapter la composition d'un train à la nature des voyages. On peut, par exemple, composer un TGV uniquement avec des voitures de deuxième classe, sans bar, sur de courtes distances, ou au contraire, dans d'autres conditions de voyage, composer un TGV avec trois ou quatre voitures de



La fréquentation en semaine des trains de nuit est très satisfaisante, alors qu'on pourrait imaginer qu'ils concerneraient surtout les week-ends »

première classe sur neuf, avec une voiture bar. C'est donc une capacité hautement stratégique pour nous de souplesse, d'adaptabilité et de proximité avec les besoins de nos clients. Nous sommes impatients de le lancer : ce sera en juillet 2026 sur Paris-Lyon-Marseille et le reste suivra vite, car nous avons déjà commandé une centaine de rames pour le marché domestique...

— **Avec la mise en place des nouveaux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), comment**

comptez-vous articuler votre offre pour garantir un parcours client fluide entre le TGV, le TER et les micro-mobilités locales ?

Nous croyons beaucoup aux SERM, qui sont l'avenir de la mobilité en région. Après les RER en Île-de-France, qui ont changé le quotidien des Franciliens, après le TGV, qui a redessiné la carte de France, les Services Express Régionaux Métropolitains sont la prochaine grande révolution. Ils vont faire du train la colonne vertébrale des déplacements autour des métropoles régionales, bien articulé avec les autres solutions : des trains de longue distance aux transports urbains ou à la mobilité douce. La gare va être au centre de tout. Ce sont les régions autorités organisatrices qui vont orchestrer cela, et nous avons chez SNCF Voyageurs toute l'expertise pour les accompagner et répondre à leurs besoins. C'est un enjeu d'exploitation ferroviaire bien sûr, mais aussi d'ingénierie pour concevoir ces services, ou d'innovation pour assurer les services numériques ou de billettique nécessaires.

— **La relation client devient de plus en plus digitale. Comment comptez-vous utiliser ces technologies pour améliorer l'information voyageurs, en particulier en situation perturbée ?**

Ce qui fait la force de notre métier de service aux clients, c'est d'abord le contact humain. Nos 5 millions de voyageurs quotidiens voient tous les jours nos collaborateurs et c'est ce qui fait une grande part de l'expérience qu'ils vivent avec nous. Les outils numériques sont aussi une opportunité pour renforcer le lien en temps réel avec nos clients, même si je n'oublie pas que certains ne sont pas familiers du digital. Avec notre filiale SNCF Connect & Tech, nous avons voulu créer une plateforme de référence qui réunit en un espace tous les besoins de mobilité, du quotidien comme de longue distance, mais aussi les informations pratiques : perturbations, horaires en gare ou suivi en temps réel d'un train. Plus d'un Français sur trois l'a aujourd'hui sur son smartphone. On a fait largement progresser la connexion à l'information en temps réel. ●



©

(suite de la p. 23)

Orléans ou Rouen. Et dès 1837, la bataille de la vitesse est gagnée par le chemin de fer, avec la mise en service de la première ligne de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye. Amiens est bientôt à trois heures de Paris, Lille à six. En vingt ans, de 1850 à 1870, le réseau ferré passe de 1 931 kilomètres à 17 000 kilomètres, la mobilité explose : 6 millions de passagers en 1841, 100 millions en 1867, plus de 300 millions en 1893¹.

La société du déplacement de masse est en train de naître. Elle prend une dimension particulière dans les villes. Le premier tramway fait son apparition à Paris en 1855, tandis que l'ouverture de la première ligne du métro parisien, à l'été 1900, entre la Porte Maillot et le Bois de Vincennes, suscite l'enthousiasme des Parisiens, qui seront 4 millions à l'emprunter entre juillet et décembre de cette année-là.

Gagner du temps, raccourcir les distances, faciliter les déplacements d'une population urbaine de plus en plus nombreuse, répondre à l'appétit de voyage de la société... Les raisons profondes qui ont motivé le déploiement des transports en commun au cours des deux siècles précédents sont toujours présentes aujourd'hui et le seront encore demain. Bien sûr, le contexte a changé. Si la nécessité du déplacement s'est encore renforcée, la soif de vitesse s'est aujourd'hui étanchée (difficile de faire mieux que les plus de 300 km/h du TGV...). Et un nouvel élément est entré en ligne de compte : la lutte contre le réchauffement climatique, qui implique de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et donc de privilégier des modes de locomotion moins gourmands en carburants fossiles.

Les transports en commun sont aujourd'hui devenus le réceptacle de fortes attentes de la société, que l'on pourrait résumer ainsi : les habitants des grandes métropoles veulent des réseaux de transport en commun denses, fiables, peu chers, qui leur permettent d'aller travailler, étudier ou se détendre partout dans la ville et dans de bonnes conditions de confort et de régularité. Ceux qui résident loin des grands centres villes ne veulent pas être exclus des lumières de la cité, tout en échappant le plus possible aux engorgements routiers alors qu'en Île-de-France, par exemple, environ un tiers des déplacements quotidiens se fait en voiture, contre un peu plus de 20 % par les transports en commun. Ces exigences de la société sont compréhensibles, mais elles se heurtent encore à une réalité complexe, celle du financement des réseaux et des infrastructures (voir le chapitre III).

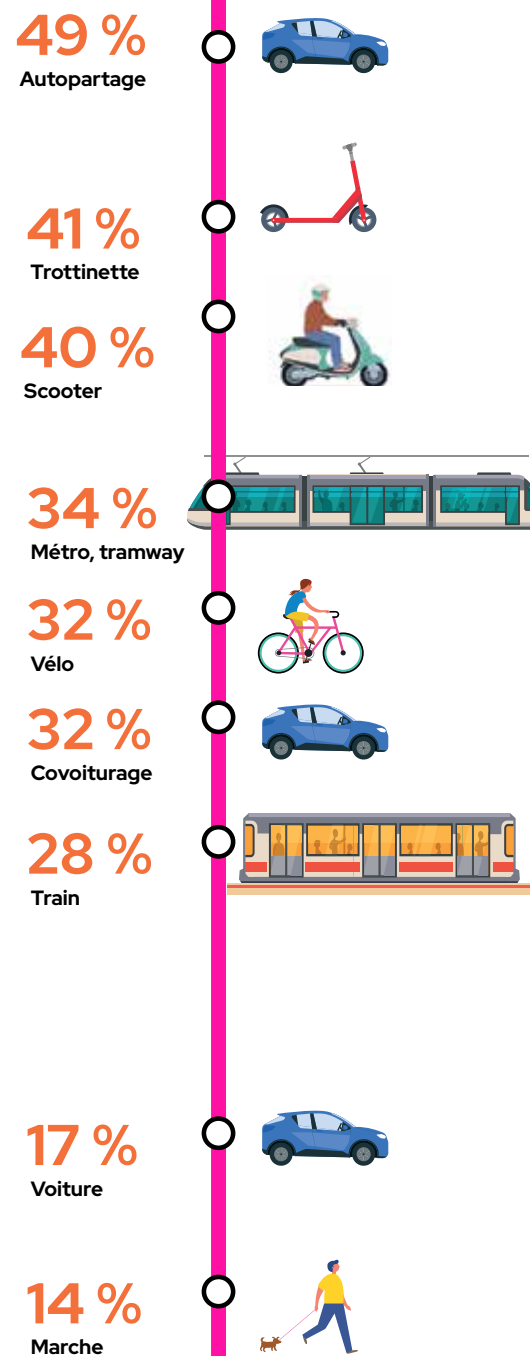
La première bataille à mener est celle de l'accessibilité des transports publics pour garantir une mobilité à tous les usagers. Sur 68,6 millions d'habitants qui peuplent la France, 43,7 millions vivent dans les villes, dont 25,2 dans les grands centres urbains, 8,2 dans les centres urbains intermédiaires, 3,9 dans les petites villes et 6,3 dans ce que l'on appelle les ceintures urbaines. Il faut y ajouter 12,7 millions de Français qui vivent en milieu rural sous influence urbaine, autrement dit dans des territoires dont une part importante des habitants travaille en ville, qu'ils résident dans des bourgs proches

1. Ces chiffres et ceux qui précèdent sont extraits du chapitre « La révolution des transports et l'accélération de la France », par Christophe Studeny, dans « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? », sous la direction de Vincent Guigueno et Matthieu Flonneau, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

La première bataille à mener est celle de l'accessibilité des transports publics pour garantir une mobilité à tous les usagers

Baromètre du stress

Réponses à la question « Ce mode de déplacement est-il une source de stress ? »



Source : enquête Ifop pour l'Institut Terram et l'Alliance pour la Santé Mentale

de centres urbains ou dans un habitat rural peu dense².

Cette répartition de la population sur le territoire crée des besoins de mobilité divers, dont une bonne partie est encore assurée par l'automobile. Mais l'Observatoire de la mobilité³, publié par l'IFOP en 2023, fait clairement ressortir que la moitié des automobilistes se dit prête à utiliser les transports collectifs dans le contexte actuel, sous condition d'un développement de l'offre. L'accessibilité se joue aussi sur le plan social : elle doit concerner tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, les familles et les seniors. Plus de 8 % des personnes âgées de 16 à 64 ans déclarent porter un handicap qui affecte leur mobilité³. Les 60 ans et plus représentent aujourd'hui plus de 20 % de la population française, ils compteront pour un Français sur trois en 2030, 6 millions seront âgés de 75 à 85 ans, dont une bonne proportion en bonne santé et donc en recherche de mobilité.

Aujourd'hui, selon l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), 68 % des plus de 78 ans utilisent encore régulièrement leur voiture, mais les nouvelles règles du permis de conduire imposent désormais un contrôle médical obligatoire pour les plus de 70 ans, ce qui devrait automatiquement créer un surcroît de demande pour les transports en commun. D'ailleurs, 42 % des urbains de plus de 78 ans aspirent à se passer complètement de la voiture⁴.

L'autre bataille à mener est celle de l'expérience voyageur. Dans ce même Observatoire de la mobilité de l'UTPF, on peut lire que la sécurité vient en troisième position dans les critères de choix d'un mode de transport,

(suite en p. 34) ➔

2. « France des villes et des campagnes, où en est-on ? », Centre d'Observation de la société, juin 2025.
3. « Enjeux de la mobilité pour 2025 », Hub Institute Report, mars 2025.
4. « Observatoire de la mobilité », UTPF, octobre 2024.



De vous à nous

Laurent
PROBST

DIRECTEUR GÉNÉRAL
D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

« NOTRE MODÈLE, CE SONT
LES MOBILITÉS SERVICIELLES
ET DURABLES »

Île-de-France Mobilités a une lourde charge : organiser et développer le service public de transport et coordonner l'ensemble des politiques de mobilité dans la région la plus peuplée de France, qui comptabilise 42 millions de voyages chaque jour, dont 9,4 millions dans les transports publics.

— La mise en œuvre du Grand Paris Express et de 4 nouvelles lignes de métro annonce-t-elle une révolution dans le rapport des Franciliens aux transports publics ?

Laurent Probst : C'est en tout cas une révolution dans l'offre de transports collectifs en Île-de-France, dans laquelle Île-de-France Mobilités est très engagée, puisque nous y investissons 40 milliards d'euros, majoritairement dans le renouvellement du parc, la modernisation des ateliers, les automatismes, les systèmes de conduite, la signalisation, les centres de commandement, la mise en accessibilité des gares, l'information voyageurs ou la billettique... C'est l'ensemble du réseau francilien qui bénéficiera de ces rénovations.

L'objectif essentiel est de densifier en renforçant le maillage entre les différents modes de transport. C'est pourquoi, par exemple, nous revoyons les lignes de bus pour conduire des voyageurs vers les gares des nouvelles lignes, et notamment celles de la ligne 15, qui formera une véritable rocade de 75 kilomètres autour de Paris. Cela en fera la ligne de métro la plus longue de France, qui transportera plus de 1,5 million de voyageurs par jour.

C'est un investissement structurant qui va bouleverser les circulations et alléger les flux sur certaines lignes du métro parisien. Au total, notre réseau, qui est déjà le deuxième plus dense du monde, va encore s'étendre d'ici 2030, avec près de 200 km de lignes de métro en plus, soit un doublement par rapport à aujourd'hui.

— Quelle est votre vision du rôle des transports collectifs dans la région Île-de-France ?

La feuille de route 2025-2030 élaborée par Valérie Péresse, la présidente de la Région, prévoit de maintenir les investissements à hauteur de



La ligne 15 formera une véritable rocade de 75 kilomètres autour de Paris. Cela en fera la ligne de métro la plus longue de France. »

2,1 milliards d'euros par an pour moderniser le réseau, avec une priorité mise sur le confort des voyageurs. Déjà plus de 1 500 trains et métros ont été renouvelés. Nous continuerons avec les RER B et C, qui sont nos deux dernières lignes. L'automatisation de la ligne 13 débute, avec l'échéance 2035 en vue, et les études sont lancées pour automatiser les lignes 7 et 8. 600 millions d'euros seront aussi consacrés à moderniser et renforcer les ateliers pour la maintenance des lignes, 700 millions à la rénovation des stations et des gares. Quant à la vision, une partie de notre métier consiste à proposer des alternatives fiables à la voiture. Dans Paris intra-muros, l'intérêt d'y recourir est déjà assez faible, mais le manque d'accessibilité des stations de métro reste un frein à son utilisation, d'où le plan « Métro pour tous » que nous avons lancé en 2024.

Les transports en commun, pilier de l'égalité des chances et de la qualité de vie en ville, doivent se faire le garant d'un accès simplifié à la vie sociale, aux études et à

l'emploi pour tous, en adaptant les services de mobilités collectives à la réalité et aux besoins, variés, de tous les voyageurs. Je rappelle qu'en Île-de-France, 4 personnes sur 10 sont, de manière temporaire ou permanente, en situation de handicap. Il faut aussi tenir compte du fait qu'en 2027, plus de 1 millions de Franciliens auront plus de 65 ans, sans parler des parents avec poussettes, des enfants en bas-âge, des femmes enceintes ou des voyageurs avec bagages... Si 100 % des lignes de métro sont aujourd'hui accessibles aux handicaps intellectuels, visuels et auditifs, elles restent, pour certaines, encore inadaptées aux personnes à mobilité réduite et à la réalité quotidienne de nombreux voyageurs. Nous travaillons donc très étroitement avec les associations et les opérateurs de transport pour trouver les meilleures solutions.

— **Mais l'usage de la voiture demeure important dans la grande couronne...**

C'est vrai et nous savons bien que la voiture reste indispensable dans certaines situations. Mais notre objectif est bien de proposer des alternatives en renforçant l'offre de bus ou bien de nouvelles solutions pour les territoires les moins denses, comme le transport à la demande. Depuis 2016, nous avons ainsi lancé pas moins

BIO EXPRESS

Avant de devenir en mars 2016 directeur général d'IDFM, Laurent PROBST, ingénieur en chef des Ponts, Eaux et Forêts, ancien élève de l'école Polytechnique et titulaire d'un master de la London School of Economics, a notamment travaillé au service de l'État sur les questions de financements au poste de chef de la Mission du financement des infrastructures. Il a aussi participé à des missions d'expertise des Partenariats Publics-Privés et à la gestion de contrats de concessions autoroutières.

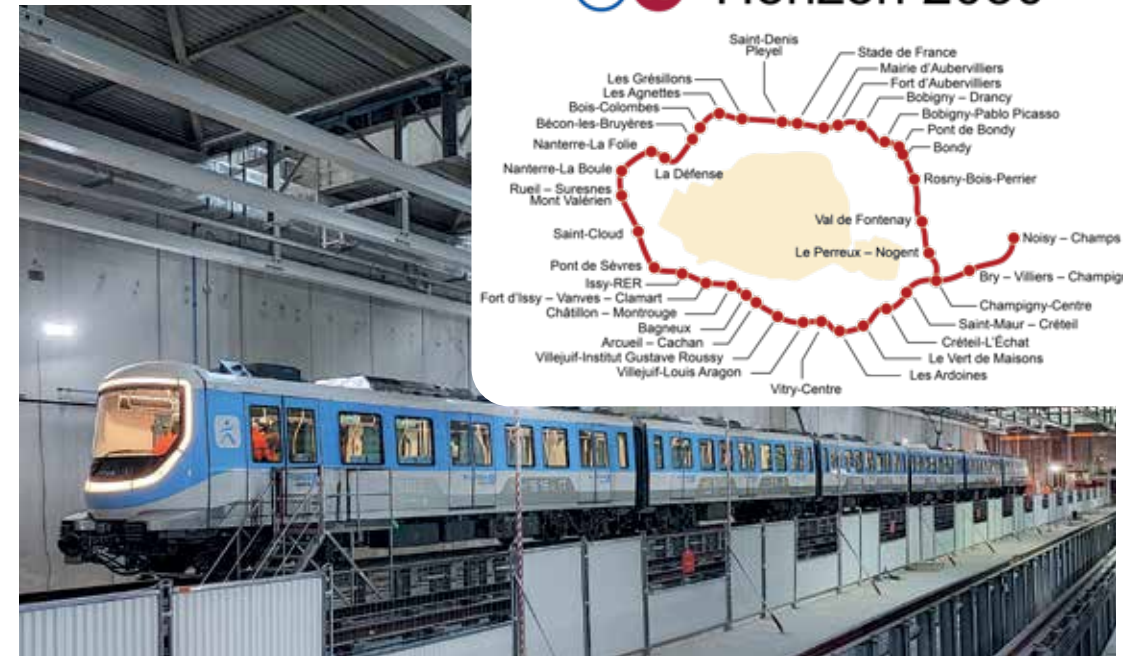


Il faut remettre le client au centre du système, y compris s'il doit prendre sa voiture sur une partie du trajet »

de 88 services regroupés sur une même plateforme et une app dédiée. Les nouvelles lignes de Tram T12 et T13, qui sont des lignes circulaires, sont aussi conçues dans cette optique.

Notre vision c'est encore le prolongement des lignes de métro vers la grande couronne, la modernisation et l'automatisation des lignes existantes et l'investissement dans l'intelligence artificielle pour optimiser les trajets des Franciliens. Les calculateurs d'itinéraires utilisés aujourd'hui ne sont pas prédictifs. Pour être réellement efficaces, il faudrait qu'ils soient en mesure d'alerter les voyageurs en temps réel sur un incident ou un événement imprévu avant qu'il ne prenne son métro ou son RER et proposent une solution alternative. C'est pourquoi nous sommes en train de transformer notre outil pour le rendre totalement prédictif et intuitif.

Vous l'avez compris, notre modèle est celui de toutes les mobilités au service des voyageurs... Il faut combiner les différentes mobilités, travailler sur le maillage, faciliter les correspondances, multiplier les interconnexions, favoriser l'autopartage, bref simplifier au maximum la vie de celles et ceux qui se déplacent en Île-de-France. D'où l'importance d'avoir les compétences pour l'ensemble des moyens de transports, y compris le vélo. Il faut remettre le client au centre du système, y compris s'il doit prendre sa voiture sur une partie du trajet.



— **Faut-il que les Franciliens paient davantage pour leur service de transports collectifs ?**

Les voyageurs doivent participer au financement des transports. Le mode de financement d'Île-de-France Mobilités est un modèle équilibré qui permet d'avoir des transports publics avec des tarifs très abordables compte tenu de l'offre de transport incroyable, grâce à la répartition entre les voyageurs, les collectivités et les entreprises. En 2026, les recettes voyageurs représenteront environ 4,5 milliards d'euros sur des recettes totales de près de 14 milliards, alors que le versement mobilité collecté par toutes les entreprises franciliennes sera de 6,6 milliards. Afin de sécuriser ce modèle économique et nous garantir des ressources pour couvrir les dépenses liées à l'arrivée des nouvelles lignes de métros, nous avons signé un accord avec l'État pour contenir les augmentations. Ainsi, chaque année nous augmentons les tarifs voyageurs d'inflation +1 %, les collectivités d'inflation +2 %. Le versement mobilités a lui déjà été

M15 Horizon 2030



augmenté. Et 90 % des détenteurs d'un pass Navigo bénéficient d'un remboursement partiel ou total ou d'une réduction.

— **Il est rare d'entendre un Parisien dire du bien du métro ou du RER... Comment l'expliquez-vous ?**

C'est l'un de nos problèmes, mais cela change. Il existe toutefois un réel écart entre ce que nous faisons pour le confort et la satisfaction des voyageurs et la façon dont ces derniers le perçoivent. Nous devons travailler davantage sur ce sujet. Je dois tout de même rappeler qu'avec l'aide de l'Ifop, nous interrogeons plus de 200 000 voyageurs par an, de façon assez complète, et sur tous les sujets comme la propreté, la sécurité, la ponctualité... et le sentiment général est loin d'être à la grogne.

Au premier semestre 2025, le taux de satisfaction sur la qualité du service était de 88,4 % sur les lignes exploitées par la RATP, avec un score record pour la ligne 1, et de 79,9 % pour les lignes exploitées par la SNCF... ●

➔ (suite de la p. 29)

juste derrière la praticité et le temps de trajet et un peu devant le coût et le confort. Bien entendu, l'expérience du voyageur sera toujours différente selon qu'il se rende à son travail en métro ou en RER aux heures de pointe ou qu'il voyage en première classe dans un TGV. Mais la demande bien réelle de transports publics plus fluides et plus confortables est en partie satisfaite par les nouveaux outils digitaux, qui permettent un accès simplifié à l'information, une meilleure anticipation des trajets et une assistance en temps réel.

Même si l'usage des transports en commun peut générer du stress, 73 % des usagers des transports en commun s'en disent satisfaits pour les trajets du quotidien, selon d'une étude sur la santé mentale à l'épreuve des transports⁵. « *La mobilité constitue une condition structurante de l'existence contemporaine. Étudier, travailler, se soigner, maintenir des liens sociaux ou saisir des opportunités supposent bien souvent de pouvoir se déplacer. Dans une société marquée par la fragmentation des temps de vie, la capacité à être mobile s'impose comme une exigence, parfois invisible mais omniprésente* », écrivent les auteurs de l'étude.

La génération Z s'annonce comme un véritable pilier pour les transports en commun, dont elle peut devenir le véritable ambassadeur

Les années qui viennent s'avèreront déterminantes. Les désagréments de la voiture (encore utilisée aujourd'hui par 70 % des urbains pour leurs trajets du quotidien) seront de plus en plus mis en évidence, ce qui ouvre aux transports en commun une opportunité unique de mettre en avant ses avantages compétitifs. Le terrain est propice, puisque 7 urbains sur 10 considèrent comme enviable le fait d'habiter dans une zone où leurs déplacements peuvent se faire uniquement à pied ou en transport en commun. La génération Z est certainement la plus accrochée à cette idée et s'annonce comme un véritable pilier pour les transports en commun. Ses membres peuvent en devenir les véritables ambassadeurs pour demain. Toutes les conditions sont réunies pour que l'on assiste à un « choc de la demande » de transports collectifs.



© SHUTTERSTOCK

Près de 168 millions de passagers ont emprunté un TGV ou un Ouigo en 2025, soit un nouveau record

La question est de savoir si les acteurs du transport collectif sont en mesure de produire un « choc de l'offre » pour y répondre...

D'autant que les attentes des utilisateurs dépassent le cadre des mobilités du quotidien. En France, comme partout en Europe d'ailleurs, la fréquentation ferroviaire augmente et a largement dépassé les niveaux d'avant crise du Covid. En 2025, selon la SNCF, la fréquentation de la grande vitesse a augmenté de 3,5% en 2025, avec 168 millions de passagers ayant emprunté un TGV ou un Ouigo. Un nouveau record, sachant que le précédent datait de... 2024 !

L'appétit du train est donc bien là, il répond aux besoins de divers types d'usagers qui l'empruntent pour se rendre sur leur lieu de vacances ou de week-end, effectuer le trajet

domicile-travail, dans le cas de ceux qui ont fait le choix d'habiter à une ou deux heures de Paris tout en continuant d'y travailler, ou même pour rejoindre un aéroport, car la complémentarité entre le train et l'avion est probablement un axe de développement prometteur des mobilités au sein des très grandes conurbations françaises et européennes. C'est particulièrement le cas en Île-de-France, avec la disparition d'Orlybus au profit de la ligne 14 du métro parisien et l'arrêt depuis mars 2026 de la ligne Roissybus qui relie le centre de la capitale et l'aéroport CDG, au profit d'une montée en puissance des liaisons ferrées comme le RER B ou, au printemps 2027, le projet CDG Express. Une preuve de plus de la façon dont les transports collectifs contribuent à façonner un ville plus fluide, plus moderne, plus propre... ●

Le saviez-vous ?

Ouverte en 2025, la gare Saint-Denis - Pleyel est un carrefour majeur du Grand Paris Express. Elle connecte plusieurs lignes de métro, améliore l'accès aux transports en commun et participe à la transformation urbaine du nord de Paris.



85



De vous à nous

Hiba
FARÈS

PRÉSIDENTE DU DIRECTOIRE
DE RATP DEV

« LA DEMANDE DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE MONDE N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI FORTE »

Pour que l'expérience voyageur soit réussie, il faut qu'elle soit simple, fluide, moins coûteuse, plus écologique que la voiture et ce n'est pas facile partout, surtout s'agissant de réseaux historiques qui n'ont pas été conçus dans cette logique. Lorsque le cocktail est réussi, les nouvelles lignes sont prises d'assaut.

— Comment décririez-vous l'état actuel de la demande de transports collectifs en France et à l'international ?

Hiba Farès : Cette demande est très forte. Comme vous le savez, RATP Dev réalise 60 % de son chiffre d'affaires hors de France et nous sommes impliqués dans quelques-uns des plus grands projets de transports collectifs dans le monde, à Ryad, Sydney, Singapour, Melbourne et naturellement à Paris avec le Grand Paris Express. Nous exploitons 40 réseaux de bus dans des villes moyennes aux États-Unis, nous sommes candidats à beaucoup d'autres projets comme la rénovation et le développement du métro de Copenhague. Nous sommes également présents dans beaucoup de territoires en France, nous souhaitons être un acteur de l'ouverture du TER à la concurrence et nous opérons le RER A avec plus de 3 millions de voyageurs par jour. Nous sommes donc aux premières loges pour observer les mutations de la demande de transports collectifs dans notre pays et à l'étranger : nous sommes face à une demande de plus en plus forte, dans pratiquement toutes les régions du monde.

— À quoi attribuez-vous cette soif de transports collectifs ?

La première raison est naturellement le développement des villes. Ryad comptait 200 000 habitants en 1950, elle en rassemble aujourd'hui 8 millions et en comptera probablement 15 millions en 2030. Comme d'autres métropoles, elle doit faire face à l'étalement de son tissu résidentiel et économique, à des temps de trajet de plus en plus longs pour rejoindre le cœur de ville, à la congestion de la circulation automobile. Dans ce genre de grands centres urbains, le besoin de moyens de transports collectifs lourds ne fait pas débat. Mais ils ne sont pas les seuls à être mis en œuvre. À Ryad par exemple, nous avons ouvert 6 lignes



Aujourd'hui, la mobilité ne se résume plus à la voiture : elle doit s'adapter aux rythmes de vie irréguliers et aux besoins réels des habitants »

de métro en même temps, un réseau de 1 000 autobus et un système de navettes électriques autonomes à la demande qui opère dans un rayon de deux kilomètres autour des stations de métro. Je pourrais vous parler aussi du Grand Paris Express, qui est une réponse à l'étalement de l'agglomération parisienne et qui propose un réseau unique de liaisons directes entre des pôles d'activités de natures différentes – centres de santé, universités, zones d'activités – offrant ainsi aux Franciliens une solution de transport totalement nouvelle.

— Quelles sont les tendances les plus fortes en matière de réseaux de transports collectifs ?

Nous constatons une évolution de la demande vers des solutions de bout en bout, en mode multimodal, avec un seul système de paiement et une très bonne information voyageurs. Nous n'y sommes pas encore tout à fait partout, même si nous en avons quelques beaux exemples sur le Grand Paris

Express, avec les gares de la ligne 15 Sud et leurs emplacements de vélos.
 Pour que l'expérience voyageur soit totale, il faut qu'elle soit simple, fluide, moins coûteuse, plus écologique que la voiture et ce n'est pas facile partout, surtout s'agissant de réseaux historiques qui n'ont pas été conçus dans cette logique. Mais lorsque le cocktail est réussi, les nouvelles lignes sont prises d'assaut.

— **Les situations diffèrent cependant selon qu'on se trouve dans une métropole ou une ville moyenne ?**

Naturellement. Il n'y a pas de solution unique. Mais dans les villes moyennes et les territoires ruraux, il y a aussi de la part des élus locaux une forte demande d'extension de réseaux existants pour desservir des territoires plus larges, créer des systèmes de transport à la demande et mettre à la disposition de l'ensemble des citoyens des solutions de mobilité.

Cela ne veut pas dire qu'il faut créer des modes de transports lourds comme le métro ou le tramway partout. Face à une demande de transport collectif, il faut une réflexion globale, évaluer toutes les solutions, intégrer les nouvelles technologies dans l'optimisation des trajets, penser à des solutions alternatives comme les véhicules autonomes,

BIO EXPRESS

Hiba FARÈS est présidente de RATP Dev, filiale de la RATP qui conçoit, exploite et assure la maintenance de réseaux de trains du quotidien, de métros, de tramways et de bus en France et à l'international. RATP Dev compte 25 000 collaborateurs et est présent dans 16 pays. Elle a rejoint le groupe RATP en 2018 en tant que membre du comité exécutif et directrice de l'expérience client, du marketing et des services avant de prendre la direction de RATP Dev en 2022.



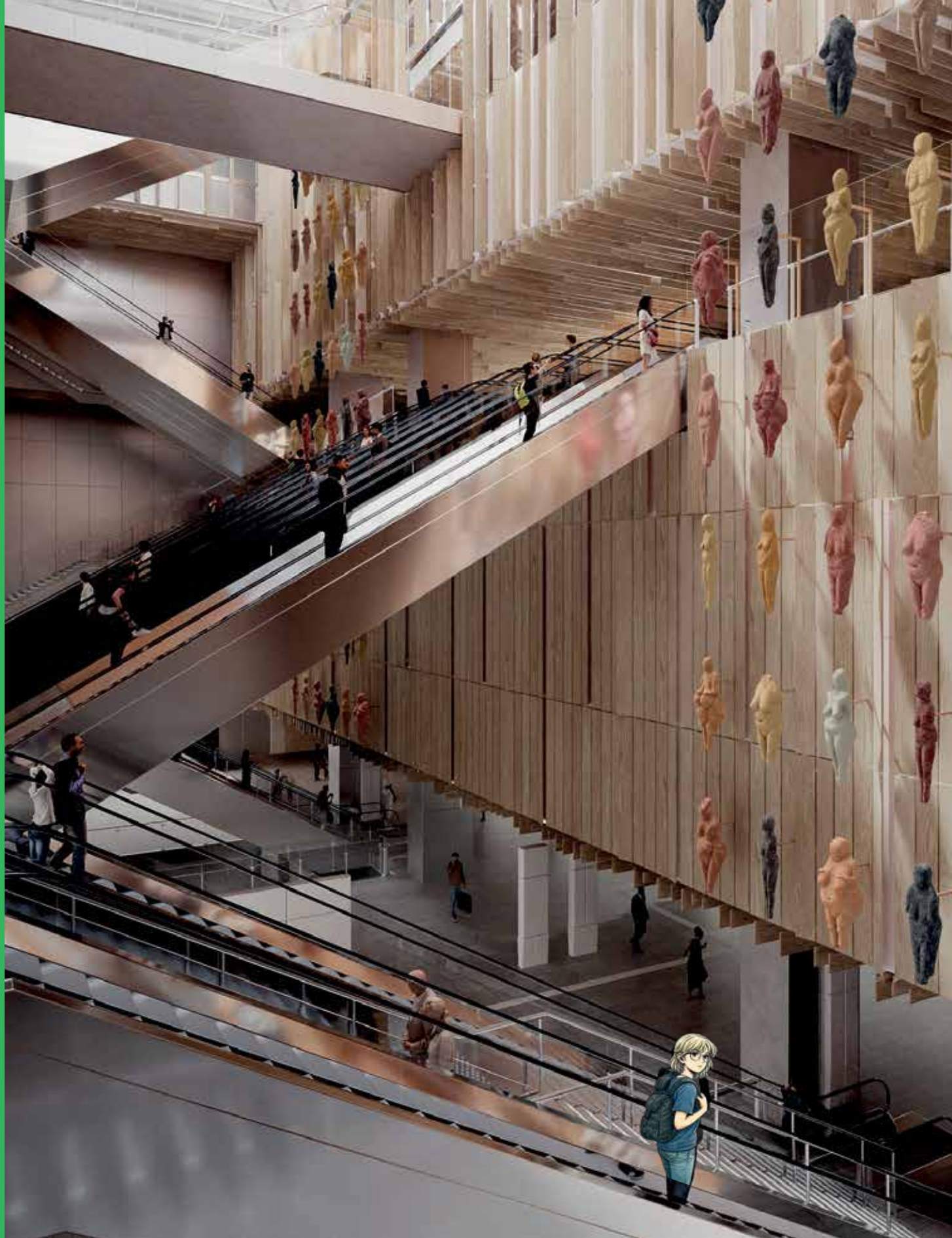
Face à une demande de transport collectif, il faut une réflexion globale, évaluer toutes les solutions, intégrer les nouvelles technologies, penser à des solutions alternatives »

le transport à la demande. Ce qu'il faut éviter c'est de n'avoir aucune solution. On ne peut pas couper des résidents de toute possibilité de transports collectifs, mais la réponse de villes moyennes et des zones rurales doit être différente de celle des grandes métropoles.

— **Si l'on vous demandait de citer une innovation qui vous semble prometteuse, laquelle serait-elle ?**

Les transports collectifs ont toujours été un terrain fertile pour les inventions, dont toutes n'ont pas été couronnées de succès, comme l'Hyperloop d'Elon Musk, qui voulait lancer un train dans un tube pour atteindre plus de 1 000 km/h. Parmi les plus intéressantes du moment, je citerais Urban Loop, un projet né à l'Université de Lorraine en 2017. C'est un système de transport autonome rapide sur rails, très écologique, avec des véhicules de petite taille qui circulent en permanence avec une emprise sur la voie publique assez faible. Cela me paraît répondre à une certaine typologie de besoins... Mais je note aussi que des technologies traditionnelles comme le téléphérique investissent le champ des transports publics urbains, comme le Câble C1 en Île-de-France. Cette effervescence de l'innovation est très stimulante et nous en sommes évidemment partie prenante. ●





L'ÉCOSYSTÈME

**Inventer
un financement
équilibré**

L'histoire du financement des grands réseaux de transports ferroviaires a souvent été houleuse. Aux États-Unis, elle a donné lieu à de spectaculaires phases d'expansion aux termes d'une véritable « railroad mania », pour reprendre le terme de l'historien André Kaspi. Ce développement s'est fait dans le plus grand désordre, sans politique cohérente au niveau fédéral, l'État se contentant d'accorder des concessions d'exploitation et surtout de céder d'immenses lots fonciers aux compagnies, que celles-ci revendaient à bon prix aux candidats à la colonisation. Lorsque débute la première guerre mondiale, les chemins de fer américains sont à leur apogée, avec plus de 320 000 km de lignes, avant d'entamer un long déclin à partir des années 1920, du fait de la concurrence de l'automobile.

Débuts mouvementés également en France, où les premiers réseaux sont financés par des capitaux privés, sur la base de concessions temporaires ou perpétuelles accordées par l'État. Les frères Pereire financent

la première ligne de transport de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye inaugurée en 1847. En 1859, le duc de Morny accorde des concessions à six grandes compagnies privées, dont la fameuse Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, mais les rapports entre les actionnaires de ces compagnies et l'État sont difficiles, puisque c'est la puissance publique qui fixe les parcours et les conditions d'établissement, exigeant la construction de lignes de moins en moins rentables, moyennant subventions et garanties d'intérêt pour les capitaux investis.

En 1921, une première brèche s'ouvre dans l'indépendance des compagnies avec la création d'un Conseil supérieur des chemins de fer, avant qu'en 1937, le gouvernement de Camille Chautemps crée la SNCF, une entreprise d'économie mixte dont l'État est le principal actionnaire et qui reprend l'exploitation des lignes de chemin de fer en France, les matériels et les gares à des compagnies privées au bord de la faillite.

Ce sont aussi des capitaux privés qui sont

Le saviez-vous ?

Un pays, six compagnies

Le 20 novembre 1883 était promulguée la loi portant approbation des conventions avec six grandes compagnies : la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), la Compagnie d'Orléans, la Compagnie du Midi, la Compagnie du Nord, la Compagnie de l'Est et la Compagnie de l'Ouest, représentées ici par leurs dirigeants Eugène Caillaux, Henri-François-Alexandre van Blarenberghe, Charles Mallet, Adolphe d'Eichthal, Léon Aucoc, Edward-Charles Blount,



Alphonse de Rothschild et Alphonse Chodron de Courcel. Au centre, Léon Bouchard, président des Chemins de fer de l'État.

SHUTTERSTOCK

L'organisation des transports publics urbains est confiée aux collectivités locales, également appelées Autorités organisatrices de la mobilité

à l'origine du développement du métro parisien. Les travaux d'ouvrage d'art (tunnels, viaducs et stations) sont confiés à la Ville de Paris, alors que les accès, la construction des voies et l'exploitation sont concédées au baron belge Édouard Louis Joseph Empain et aux établissements Schneider du Creusot, au travers de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris. Il faudra attendre le 1^{er} janvier 1945 pour que la concession soit rompue, avec versement d'indemnités, et que l'État prenne en charge directement la gestion du réseau, avant la création de la RATP en 1949.

La création des réseaux, le financement du parc de matériel, la construction des infrastructures et l'exploitation des lignes de transport public ont donc mobilisé depuis l'origine, dans des constructions parfois assez biscornues, l'argent public et privé, force étant de reconnaître qu'aujourd'hui le premier est plus mobilisé que le second. En France, l'organisation des transports publics urbains locaux et régionaux est confiée aux collectivités locales, également appelées Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il peut s'agir d'une métropole, d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération, d'une communauté de communes, d'un syndicat mixte, de la Région. Les AOM assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité sur leur territoire.

Ces différents services de mobilité peuvent être organisés directement par l'autorité organisatrice, que ce soit en régie ou via une Société publique locale (SPL), par exemple, ou bien être délégués à des opérateurs no-

tamment via une concession de service. En Île-de-France, une seule autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités (IDFM), est compétente en matière de transports publics, urbains comme ferroviaires. À ce titre, IDFM définit l'offre, désigne les exploitants, fixe les conditions d'exploitation et de financement des services et définit la politique tarifaire sur son territoire. Et pour faire fonctionner quotidiennement l'ensemble de ces lignes, IDFM conclut des contrats avec des opérateurs de transport. La RATP, la SNCF et les 80 entreprises privées membres de l'association Optile exploitent les transports publics de la région Île-de-France.

Quant aux infrastructures, elles sont l'affaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui opère sous le statut d'Établissement public national à caractère administratif, placé sous l'autorité du ministre des Transports. Ses missions sont de concourir au financement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires, la création de liaisons, la création et le développement des transports collectifs, y compris l'achat de matériel. L'AFITF intervient sous différentes formes, depuis la subvention d'investissement pure et simple jusqu'à la participation à ces investissements en passant par des avances remboursables ou des fonds de concours. Entre 2004 et 2024, l'Agence a engagé 62,1 milliards d'euros de financement, dont 26,8 milliards en faveur du transport ferroviaire, notamment pour des projets de lignes à grande vitesse. S'agissant du réseau ferré national (RFN), qui comprend 28 000 kilomètres de lignes dont 17 000 au titre du réseau dit

(suite en p. 48)



De vous à nous

Thierry
MALLET

PRÉSIDENT DE L'UNION
DES TRANSPORTS PUBLICS
ET FERROVIAIRES (UTPF)

« IL FAUT CRÉER UN CHOC
DE L'OFFRE DANS LES
TRANSPORTS COLLECTIFS »

Le président de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires et PDG de Transdev appelle à relancer les investissements dans les infrastructures, mais aussi renforcer le modèle économique des Autorités organisatrices de la mobilité.

— Comment décririez-vous la situation des réseaux français de transport ?

Thierry Mallet : Les transports sont une priorité stratégique pour la nation, ne serait-ce que parce qu'ils génèrent plus de 30 % des émissions nationales de gaz à effet de serre et qu'il faut trouver des solutions, mais surtout parce que les réseaux de transports collectifs jouent un rôle essentiel pour la cohésion sociale et territoriale, en permettant de se déplacer plus facilement sans voiture. Avec 12 millions de Français en précarité mobilité, il reste d'importants besoins non satisfaits, faute d'accès à une voiture. C'est pour cette raison qu'un choc d'offre est si important pour les périphéries et les zones peu denses, ce qui demande d'accroître le niveau d'investissement dans les transports publics.

— À combien évaluez-vous ce surcroît d'investissement ?

Afin de mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissements dans les transports à moyen terme, la conférence Ambition France Transports a réuni de mai à juillet 2025, à l'initiative du ministre Philippe Tabarot et sous la présidence de Dominique Bussereau, une soixantaine de personnalités représentatives du secteur des mobilités (fédérations professionnelles, fédérations d'usagers, experts des transports, parlementaires, élus...). Elle a permis d'évaluer l'ampleur de l'effort à accomplir. En 2023, 27 milliards d'euros ont été investis dans les infrastructures de transports, tous financeurs confondus. Néanmoins, si ces investissements dans les infrastructures ont augmenté en valeur absolue, entre 2012 et 2023 (+6 milliards d'euros), leur poids dans le PIB a diminué (passant de 1,05 % à 0,95 %).

Les infrastructures de transport, notamment les grands réseaux ferroviaires,



On ne fera société que si l'on est en mesure d'embarquer tout le monde dans l'activité économique et la vie sociale et les transports collectifs ont un rôle essentiel à jouer en la matière »

routiers et fluviaux de l'État, se sont dégradées de manière continue depuis plusieurs décennies, faute d'investissements à la hauteur pour les entretenir, comme l'ont documenté de nombreux audits indépendants. Ce manque d'investissement a accumulé une « dette grise » qui devra être rattrapée et surtout, il faut définir un modèle pérenne de financement des mobilités, qui constitue un enjeu décisif. La priorité est d'augmenter les investissements dans la performance et la résilience des infrastructures nationales existantes à hauteur d'environ 3 milliards d'euros par an sur la période 2026-2031, pour répondre aux besoins de la nation en matière de mobilité.

— Pourquoi faut-il un « choc de l'offre » en matière de transports collectifs ?

Le développement des transports collectifs est essentiel à la fois pour la transition écologique et la cohésion sociale de notre pays. Près de 25 % des demandeurs



Une hausse de 10 % des tarifs génèrerait, à l'échelle de l'ensemble des transports en commun urbains de province, des recettes de l'ordre de 150 millions d'euros par an »

d'emplois sont obligés de refuser une proposition parce qu'ils ne disposent d'aucune solution de transport. Il faut aussi un choc d'offre vers la périphérie des villes : on ne fera société que si l'on est en mesure d'embarquer tout le monde dans l'activité économique et la vie sociale. Les transports collectifs ont un rôle essentiel à jouer en la matière. On ne se déplace pas seulement pour le plaisir, mais surtout pour travailler, étudier, se soigner. N'oubliez pas que la moitié des déplacements du quotidien c'est entre le domicile et le lieu de travail. Or, la taille des bassins de vie est de plus en plus grande, donc les distances sont de plus en plus longues. Sans compter que les transports publics sont plutôt bons pour le pouvoir d'achat...

— Dans le contexte actuel, comment financer cette demande en transports collectifs ?

La conférence Ambition France Transports a évoqué plusieurs pistes. Le financement des transports provient de trois sources : les voyageurs via le tarif, les employeurs (public et privé) avec le versement mobilité et les subventions accordées par l'État et les collectivités

BIO EXPRESS

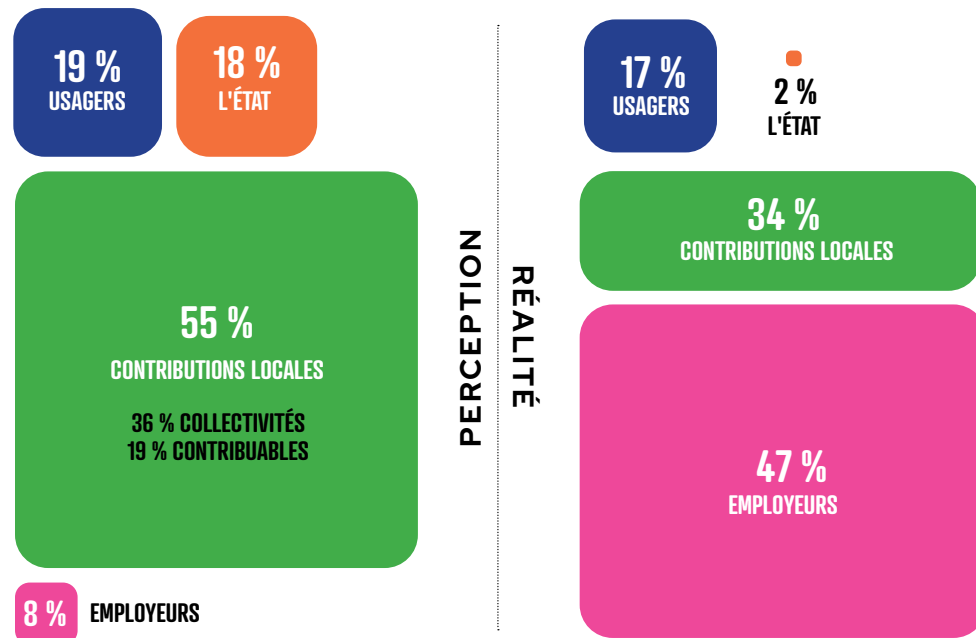
Diplômé de l'École Polytechnique, Thierry MALLET est Président-directeur général du groupe Transdev depuis septembre 2016. Sa carrière l'a mené du ministère de l'Équipement (1987-1990), à la Générale des Eaux (1990-2002), puis au sein du groupe Suez (2002-2016), avant de rejoindre le groupe Transdev en 2016. Il est également membre du Conseil Exécutif du MEDEF et Président du GITL (Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique).

locales. L'enjeu est de maintenir un équilibre entre ces trois sources. Grâce à l'Observatoire de la mobilité de l'UTPF, on sait qu'une majorité de Français est prête à payer davantage pour des transports en commun plus sûrs, plus fiables et plus accessibles.

— Pensez-vous que les usagers soient consentants ?

Ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Je sais néanmoins que dans le cas des transports en commun urbains, la part de financement des coûts d'exploitation par les recettes des usagers des principaux réseaux de transport est passée de 75 % en 1975 à 50 % en 1995, pour diminuer progressivement à 27 % en 2023. Dans de nombreux pays européens, ce ratio se situe entre 40 % et 60 %. La conférence a dégagé un consensus sur la nécessité d'augmenter progressivement la tarification des transports en commun, afin de financer un surcroît d'offre et une amélioration de sa qualité. À titre illustratif, une hausse de 10 % des tarifs génèrerait des recettes de l'ordre de 150 millions d'euros par an à l'échelle de l'ensemble des transports en commun urbains de province. Bien sûr, il ne s'agit pas de renoncer à la tarification solidaire, qui permet à tous d'accéder aux transports publics. Mais il y a d'autres possibilités pour renforcer le modèle économique des Autorités organisatrices de la mobilité, comme un déplafonnement du versement mobilité. À titre d'illustration, une hausse de 0,1 point de ce versement pour les AOM locales, hors Île-de-France déjà au plafond, génèrerait un rendement d'environ 360 millions d'euros. Un autre choix résiderait dans la simplification du

EMPLOYEURS : UNE CONTRIBUTION TRÈS LARGEMENT SOUS-ESTIMÉE



Source : « Les chiffres clé du transport public 2023 », UTPF, novembre 2025

versement mobilité additionnel, aujourd'hui levé par des collectivités constituées en syndicat mixte « SRU ». Il y a aussi une réflexion sur le développement de la fiscalité sur les plus-values foncières induites par le développement des infrastructures de transports (surtaxe DMTO, taxe foncière spécifique), pour capter une part de la rente foncière au profit des AOM. Enfin, nous portons une proposition concernant un fléchage d'une partie des recettes de l'État, tirées des Échanges de quotas d'émissions (ETS) ou des Certificats d'économie d'énergie.

— À quelles évolutions futures pensez-vous en matière de transports collectifs ?

Je vois un rôle social de plus en plus important et je pense en particulier aux conséquences du vieillissement de la population, un sujet sur lequel nous travaillons avec France Silver Économie.

Nous avons réalisé une grande étude sur les besoins des seniors en matière de transports : ceux qui vont devoir abandonner la voiture ne doivent pas être assignés à résidence, car il faut qu'ils continuent à voir leurs amis, faire leurs courses. Nous travaillons aussi sur l'amélioration du partage de la voirie dans les grandes villes, dans un contexte où la vitesse moyenne des bus ne cesse de se réduire et nuit à leur attractivité. Enfin, nous sommes très attentifs à toutes les évolutions technologiques, comme la réalisation de véhicules de transports collectifs autonomes. Surtout, nous voulons que l'ensemble de la collectivité, et en premier lieu les pouvoirs publics, prennent conscience de l'essentialité du sujet des transports collectifs. N'oublions jamais que 15 millions de nos concitoyens sont aujourd'hui en précarité mobilité et cette situation n'est pas soutenable sur le long terme. ●



→ (suite de la p. 43) « structurant » (2 700 kilomètres de lignes à grande vitesse, 14 300 kilomètres de lignes du réseau classique, qui représentent 90 % du trafic), la gestion et le financement sont assurés par SNCF Réseau dans le cadre d'un contrat de performance pluriannuel avec l'État. Le financement de SNCF Réseau provient essentiellement des redevances et péages ferroviaires (7,25 milliards d'euros en 2025, soit 72 % de son chiffre d'affaires). Au titre de l'exercice 2025, SNCF Réseau a investi 5,6 milliards d'euros, dont 3,2 milliards pour la régénération du réseau, et a reçu 3,84 milliards de subventions d'investissements.

Cette revue administrativo-financière faite, quelle est la situation actuelle du financement des réseaux de transports publics en France et est-on en mesure de financer ce « choc d'offre » qu'appelle de ses vœux Thierry Mallet, président de l'UTPF (lire son interview p. 44) ? Un premier enjeu de taille se joue autour des infrastructures. Un récent rapport d'une mission d'information sur le rôle des transports ferroviaires pointe la

Le saviez-vous ?

Inauguré le 13 décembre 2025, Paris Téléphérique, également appelé Câble C1, est le plus long téléphérique urbain d'Europe. Il relie Créteil à Villeneuve-Saint-Georges en 18 minutes, un trajet qui dure environ 40 minutes en bus ou en voiture. La ligne compte 105 cabines, d'une capacité maximale de dix passagers chacune et devrait transporter environ 11 000 voyageurs par jour.

nécessité absolue d'augmenter les investissements pour la modernisation et la rénovation du réseau, au risque d'être entraîné dans une « paupérisation industrielle ». Les auteurs de ce rapport relatent la constatation faite devant eux par SNCF Réseau : « Le réseau ferroviaire a atteint un point où le re-

port des investissements risque de le fragiliser de manière irréversible. Plus les opérations de régénération sont retardées, plus le réseau se dégrade, plus les travaux de remise à niveau se complexifient et plus les coûts augmentent. » Concrètement, le gestionnaire de réseau anticipe que dès 2028, près de 4 000 km de lignes seraient concernées par l'effondrement irréversible de la qualité de service, avec des conséquences sur plus de 2 000 trains par jour.

Les conclusions de la conférence Ambition France Transports sur le financement des mobilités, qui s'est tenue du 5 mai au 9 juillet 2025 sous la présidence de Dominique Bussereau, ne sont guère différentes. « Le réseau ferroviaire structurant présente un âge moyen élevé, de l'ordre de 25 ans en moyenne, écrit le rapport final de la conférence. Une part significative des composants est considérée comme hors d'âge : c'est le cas de 21 % des caténaires, de 39 % des tunnels et de 30 % des appareils de voie, entraînant des ralentissements, une dégradation du service et un risque de fermeture de lignes. En décembre 2022, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) insistait sur la dégradation du réseau ferroviaire générant une « dette grise » estimée à 60 Md€, qui constitue le coût de l'inaction passée. » Les besoins d'investissements pour la modernisation et la régénération de ce réseau sont évalués à 4,2 milliards d'euros par an en moyenne entre 2026 et 2031, à comparer aux 3 milliards d'euros qui y ont été consacrés en 2024. Cet effort est essentiel à la fois pour la sécurité des lignes, l'adaptation du réseau aux conséquences du réchauffement climatique et la poursuite de sa modernisation technologique, notamment pour l'automatisation et la centralisation de la gestion du trafic.

Comment générer ces financements supplémentaires et dégager des ressources nouvelles pour densifier encore l'offre de transport collectif en France, dans un contexte de

tension très forte sur les finances publiques ? La Conférence suggère plusieurs pistes, comme l'amélioration de la performance des infrastructures et des services de transport, qui permettent de développer l'offre à coût constant ou des ressources prélevées sur le secteur des transports autres que ferroviaires pour consolider le modèle économique de l'AFITF. Mais deux questions cruciales sont posées : la contribution des voyageurs ainsi que le renforcement et la diversification du modèle économique des AOM.

En 2025, SNCF Réseau a investi 5,6 milliards, dont 3,2 milliards pour la régénération du réseau

Globalement, le financement des transports provient de deux sources : les usagers d'un service ou d'une infrastructure ; les contribuables via les subventions accordées par les acteurs publics à ces mêmes infrastructures et aux services. L'équilibre entre ces deux sources de financement dépend de choix politiques à la fois nationaux et locaux, mais aussi du consentement de l'utilisateur à accepter une hausse de tarification en échange d'une meilleure qualité de service.

Un rapport de la Cour des comptes en septembre 2025 notait la grande hétérogénéité des politiques tarifaires, le fait que la hausse des tarifs ces dernières années a été moins forte que l'inflation et pointait la tendance à la gratuité relevée dans un certain nombre d'AOM : en septembre 2024, l'Observatoire des villes du transport gratuit recensait déjà 46 territoires, avec une accélération du mouvement depuis quelques années et un accroissement de la taille des territoires concernés. D'autres pratiquent la gratuité partielle le week-end ou pour certaines catégories de voyageurs.



Une large majorité de Français ont réaffirmé leurs attentes fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transports

Conclusion : le financement des transports collectifs urbains repose de plus en plus sur les entreprises par le biais du versement mobilité (46 % du total selon la Cour des comptes) et les contribuables au travers des ressources publiques (28 %). En moyenne, en France, toujours selon la Cour des Comptes, un déplacement en transport collectif urbain coûte en moyenne 3,58 euros, sur lequel l'utilisateur ne paie que 0,79 euro. Dans un tel contexte, il n'est donc pas étonnant que la conférence Ambition France Transports ait dégagé un consensus sur la nécessité d'augmenter progressivement la tarification des transports en commun afin de financer un surcroît d'offre et une amélioration de sa qualité.

D'autres scénarios sont évoqués pour renforcer le modèle économique des AOM : la création de nouvelles ressources fiscales locales dédiées comme une taxe ou redevance

locale spécifiquement affectée au financement de l'exploitation des réseaux ; une fiscalité sur les plus-values foncières induites par le développement des infrastructures de transports pour capter une part de la rente foncière ; une taxe régionale additionnelle sur les certificats d'immatriculation, aujourd'hui plafonnée à 60 € : une majoration d'un montant de 10 € par certificat générerait un rendement à l'échelle nationale d'environ 380 millions d'euros. Quant aux concessions autoroutières, elles constituent une ressource stratégique pour le financement des infrastructures de transport à partir de 2035. L'arrivée à expiration des principales concessions autoroutières entre le 31 décembre 2031 et le 30 septembre 2036 est en effet l'occasion de dégager des recettes supplémentaires majeures – estimées à 2,5 milliards d'euros à compter de 2037 – pour financer l'ensemble des infrastructures de transport via l'AFITF.

Enfin, il ne faut pas négliger la contribution de la publicité dans les réseaux de transport en commun, qu'il s'agisse des métros, tramways, bus ou encore des gares. Plus de la moitié du chiffre d'affaires des régies publicitaires qui les gèrent est reversée aux opérateurs et gestionnaires sous forme de redevances, sans compter les investissements en matière de mobiliers publicitaires. En moins de 10 ans, MEDIATRANSPORTS, le leader du secteur a ainsi contribué pour plus d'un milliard d'euros au financement des transports.

Créer un choc de l'offre de transports collectifs en France nécessite donc une réflexion approfondie sur les modes de financement et suppose la mise en œuvre de plans pluriannuels et de ressources financières pérennes. Comme le note la conférence Ambition France Transports dans sa conclu-

sion, « cela nécessitera, en amont, de choisir la meilleure organisation possible en fonction des objectifs recherchés, en conciliant ce premier objectif financier avec l'indispensable acceptabilité auprès des usagers ». Dans un récent sondage réalisé en amont de la conférence, une large majorité de Français ont réaffirmé leurs attentes fortes en matière d'investissements dans les infrastructures de transports (avec des scores de 94 % à 70 % selon les types d'infrastructures).

Avec l'esprit de responsabilité nécessaire à de tels travaux, les participants à la conférence ont tenté « de dessiner une perspective réaliste, concertée et ambitieuse pour bâtir une nouvelle trajectoire de financement de nos infrastructures de transport et répondre aux légitimes attentes de nos concitoyens. » Au vu des enjeux, cela semble plus que nécessaire. ●

À venir...

Une future loi de programmation pour les transports...

Philippe Tabarot, le ministre des Transports, a présenté le 11 février 2026 un projet de loi-cadre relatif au développement des transports, qui pose les principes du futur modèle de financement des infrastructures de transports en France (ce texte n'avait pas encore été examiné par le Parlement à la date d'impression de ce document). Il pose les principes fondateurs suivants :

- La définition du nouveau modèle de financement de nos infrastructures de transport, en actant notamment le fléchage à partir de 2032 des recettes des concessions autoroutières à hauteur de près de 2,5 milliards d'euros à terme vers l'investissement dans tous les réseaux de transport. Ces nouvelles recettes permettront d'investir dans les

réseaux de transports, routier, fluvial et ferroviaire. 1,5 milliard d'euros par an supplémentaires seront investis pour la régénération et la modernisation du réseau, avec le concours du groupe SNCF, permettant de porter l'effort total à 4,5 milliards d'euros par an. Ce montant sera inscrit dans le futur contrat de performance qui lie l'État et SNCF Réseau.

- La présentation à venir de lois de programmation pour les transports, d'une durée d'au moins 10 ans, qui définiront les investissements à venir dans les infrastructures. Un exercice inédit et attendu, qui permettra d'aligner le secteur des transports sur les pratiques existantes pour les autres postes d'investissements de l'État.



De vous à nous

Patrice VERGRIETE

MAIRE DE DUNKERQUE,
PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE

« L'ÉCOLE EST GRATUITE, POURQUOI LA MOBILITÉ NE LE SERAIT-ELLE PAS ? »

Le maire de Dunkerque est un pionnier de la gratuité des transports publics en France. Pourquoi un tel choix ? Quels en ont été les impacts financiers pour sa ville ? En quoi a-t-elle transformé le rapport des Dunkerquois à la mobilité ? Éléments de réponse.

BIO EXPRESS

Maire de Dunkerque depuis 2014, Président de la Communauté urbaine de Dunkerque et du Pôle métropolitain de la Côte d'Opale, Patrice VERGRIETE est ancien élève de l'École Polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées. Il a été président de l'Agence d'urbanisme Flandres-Dunkerque entre 2000 et 2008. Il a été Ministre chargé du logement (juillet 2023-février 2024,) puis Ministre délégué chargé des transports (février-septembre 2024).

— **Comment se pose la question des transports collectifs dans une ville moyenne comme Dunkerque ?**

Patrice Vergriete : La mobilité est pour moi un sujet clé. Cela vient de mon expérience d'ancien directeur d'agence d'urbanisme. La mobilité est le deuxième facteur de pouvoir d'achat après le logement et je dois dire que je porte un regard assez critique sur les politiques de mobilité engagées dans ce pays depuis 30 ans, car elles n'ont répondu qu'imparfaitement aux défis du transport quotidien et ont eu tendance à privilégier la grande vitesse.

J'en viens à Dunkerque. C'est une ville atypique. Entre 1940 et 1945, elle a été littéralement rasée et à la libération de la ville, le 9 mai 1945, elle ne comptait plus que quelques centaines d'habitants. Elle a ensuite été reconstruite dans les années 1950-1960 pour l'automobile et cette dépendance a duré très longtemps : l'usage de la voiture a continué de progresser dans les années 2000-2010, alors qu'il commençait à régresser dans d'autres villes. En 2010, la part des transports collectifs dans les déplacements était encore inférieure à 5 %. Si vous n'aviez pas de voiture, vous étiez exclu, loin de l'emploi de la zone portuaire et industrielle.

Puis à partir de 2010, la voiture a commencé à coûter cher, elle rognait le pouvoir d'achat des ménages, posait des problèmes de pollution et lorsque que j'ai été



J'ai toujours été frappé par le fait que le débat sur la gratuité était dévoyé par l'idéologie, miné par une absence de rationalité et finalement peu documenté »

élu maire en 2014, je me suis fixé comme objectif de modifier la part modale du transport collectif dans une agglomération qui compte tout de même 200 000 habitants. Même si les Dunkerquois étaient encore très attachés à la voiture, j'en voyais toutes les limites et j'étais prêt à proposer une innovation de rupture, à rompre avec le modèle tout-voiture et à proposer une autre façon de se déplacer.

— **Comment vous êtes-vous acquis à l'idée de la gratuité des transports publics dans votre ville ?**

Je déteste l'idéologie, je suis très pragmatique, attentif aux résultats et aux effets des politiques publiques. Et j'ai toujours été frappé par le fait que le débat sur la gratuité était dévoyé par l'idéologie, miné par une absence de rationalité et finalement peu documenté. Je me suis intéressé très tôt à ce concept et je me suis forgé la conviction que dans une ville comme Dunkerque, la gratuité n'était pas

inaccessible, d'autant que la billettique ne représentait que 5 à 10 % des coûts d'exploitation du réseau de bus.

Il faut dire que l'offre de base était plutôt minimaliste, il n'y avait pas grand monde dans les bus et je me suis convaincu que pour changer les choses, il fallait créer un choc de la demande. À Dunkerque, l'idée même de prendre le bus n'existait pas, le réflexe de la voiture était généralisé et la mobilité est affaire d'habitude. La meilleure façon de provoquer un choc de demande, c'était la gratuité...

— Vous auriez pu choisir de créer un choc d'offre...

Il existe deux types de villes : soit elles sont confrontées à un problème d'offre, comme Paris ou Lyon, où l'insuffisance de l'offre pousse à choisir la voiture. Si vous introduisez la gratuité dans ce contexte, vous augmentez encore la demande, ce qui pose beaucoup de problèmes. Dans d'autres villes, il y a bien une offre de transport collectif, mais il n'y

a pas de demande. Dans ce cas de figure, la gratuité est l'outil le plus redoutable et le plus efficace...

— Comment avez-vous géré les impacts financiers de la gratuité ?

Nous avons triplé la fréquentation, baissé le coût du voyage de 3,70 à 2 euros, amélioré l'efficacité, vidé d'un tiers les parkings de centre-ville, amélioré de 30 % la chalandise en centre-ville, introduit le droit à la mobilité pour tous, redonné du pouvoir d'achat aux familles, aux plus démunis qui n'ont pas de voitures et créé un effet de convivialité... Le taux de satisfaction dans la population est de 92 % et le taux de pénétration des transports collectifs est passé à 60 %...

Vous m'interrogez sur l'impact financier. En 2018, lorsque nous avons introduit la gratuité, la billettique rapportait 4,5 millions euros par an et à titre de comparaison, la loi de finances 2026 coûte à Dunkerque 18,2 millions d'euros de ressources en moins... On avait anticipé

Le passage à la gratuité a coûté 16 millions d'euros, financé en abandonnant le projet de construction d'une aréna de 10 000 places et le reste a été amorti par les finances de la Ville »

un doublement de la fréquentation, nous avons donc investi 12 millions d'euros pour améliorer le réseau et acheter de nouveaux bus. Au total, le passage à la gratuité a coûté 16 millions d'euros, mais j'en ai financé une grande partie en abandonnant un projet de construction d'une aréna de 10 000 places et le reste a été amorti par les finances de la Ville. Nous n'avons pas augmenté, alors, le versement mobilité, mais nous l'avons fait depuis et je dois dire que les entreprises y ont consenti, car elles ont mesuré l'impact positif pour elles. Et je lance un nouveau défi : les usines sans parking de la zone industrialo-portuaire, avec des systèmes de pôles d'échange et de navettes autonomes... Environ 35 000 salariés travaillent sur cette zone, 20 000 emplois supplémentaires vont être créés avec les projets de gigafactories et la construction de deux EPR, qui vont mobiliser 8 à 10 000 salariés.

— La gratuité des transports publics est-elle une idée à propager ?

Probablement, mais elle rencontre une assez forte opposition dans le monde du transport collectif, qu'il s'agisse de certains opérateurs ou élus. Par rapport à d'autres investissements d'infrastructures collectives, le transport n'est pas toujours une priorité. L'idée que ce qui est gratuit n'a pas de valeur est encore assez puissante, or nous avons enregistré à Dunkerque une baisse de 60 % des incivilités, les usagers sont respectueux, se saluent... Ma conviction, c'est qu'au contraire, tout ce qui a de la valeur dans la vie est gratuit.

C'est un débat sémantique passionnant. Après tout, si l'école peut être

gratuite pourquoi la mobilité ne le serait-elle pas ? Cela signifierait qu'elle n'est pas un droit. En quoi est-ce moral ? ●



L'ABUS DE BUS EST BON POUR LA PLANÈTE.

Un bus peut transporter en passagers l'équivalent de 40 à 50 voitures.
Source : ADEME, 2016/18

LE TRAJET LE PLUS ÉCOLOGIQUE. C'EST MON BUS !

DKBUS Dunkerque Grand Littoral

1 KILOMÈTRE EN VOITURE = 0,60 EURO EN BUS = 0,00 EURO

ÇA PAYE... DE PRENDRE LE BUS !

Le coût annuel moyen d'une voiture citadine à essence est de 7500 € TTC.
Source : Le budget de l'automobiliste / ADR sur la base de 20 000 km par an, 7 ans / Mars 2018

LE TRAJET LE PLUS ÉCONOMIQUE. C'EST MON BUS !

DKBUS Dunkerque Grand Littoral

ÉCONOMISER : ACTION DE PRENDRE LE BUS TOUS LES JOURS.

* Source : Observatoire de Dunkerque
Le coût annuel moyen d'une voiture citadine à essence est d'environ 6.350 €, d'une camionnette est d'environ 7.850 € et d'un 4x4 diesel 13.750 €. Source : ADEME 2012, sur la base de 20 000 km par an, 7 ans.

LE TRAJET LE PLUS ÉCONOMIQUE. C'EST MON BUS !

DKBUS Dunkerque Grand Littoral



La gratuité des transports publics, un débat complexe...

En France, 46 territoires ont fait le choix de la gratuité des transports publics, dont 28 comptant moins de 50 000 habitants, 11 de 50 000 à 100 000 habitants et 7 de plus de 100 000 habitants, avec des villes comme Montpellier, Dunkerque, Douai, Aubagne, Bourges, Niort ou Calais. La Cour des Comptes a estimé les charges d'exploitation cumulées de ces réseaux à environ 300 millions d'euros en 2019, soit 5,4 % des charges de l'ensemble des réseaux hors Île-de-France. Puisque ce n'est pas l'utilisateur, qui paie les charges d'exploitation des réseaux gratuits ? La Cour des Comptes relève que dans les territoires de moins de 20 000 habitants, la gratuité est financée via le budget principal de l'intercommunalité. Dans les territoires plus vastes, le versement mobilité est mis à contribution de façon significative, mais il n'est pas suffisant dans les grandes agglomérations.

À Montpellier par exemple, où la gratuité a été instaurée en 2023, les ressources publiques allouées aux transports ont augmenté de 52 %, mais la mesure a rempli son objectif sociétal, puisque la fréquentation des réseaux a augmenté de 33 %.

La gratuité est donc un sujet complexe, qui touche à la fois à la politique générale de la collectivité, au coût global de cette gratuité et à son financement. Le mouvement pourrait-il s'étendre et à quelles conditions ? Ligne(s) a posé ces questions à Philippe Poinot, spécialiste des questions liées au financement des services publics et de l'action publique locale, notamment au regard de la transition énergétique. Il est l'auteur avec la professeure Sonia Guelton de la note « La gratuité des réseaux de transports collectifs urbains : un modèle de financement particulier ? ».



Philippe POINSOT

CHERCHEUR, MAÎTRE DE CONFÉRENCES
À L'UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

La gratuité des transports publics : une idée nouvelle ?

Non. Dans l'histoire de la gratuité des réseaux, on peut distinguer quatre périodes. La première est celle des précurseurs et s'étend de 1971 jusqu'en 1999. Seules six villes l'ont mise en place : Colomiers, Compiègne, Levallois, Provins, Puteaux et Chantilly. Le mouvement prend de l'ampleur par la suite en France entre 2000 et 2011, avec l'apparition d'un grand nombre de mises en gratuité du réseau dans des villes de petite taille. Suit une troisième période de stabilisation jusqu'en 2016, où seules les villes de Saint-Flour et Gaillac-Graulhet mettent en place un service gratuit. Et après 2017, on assiste à un véritable renouveau en France de l'option de gratuité, dans des petites villes, comme Bernay et Porto-Vecchio, mais aussi dans des villes plus importantes, comme Niort, Dunkerque ou Montpellier.

Pourquoi ce regain d'intérêt ?

Les retours d'expérience laissent penser que le choix de la gratuité peut être influencé par un besoin d'attractivité du centre-ville, la lutte contre une déprise sociale, la restructuration urbaine via un plan de circulation. Les motivations environnementales sont très souvent avancées, la gratuité et le développement des transports en commun permettant de favoriser un report des déplacements de la voiture individuelle vers les transports collectifs, diminuant ainsi les émissions polluantes. Cet objectif a pris une importance forte depuis les années 2000. Et dans les dernières décennies, cet argument devient systématique pour justifier la gratuité.

Une conclusion générale à tirer de ces expériences ?

Non. Il faut regarder au cas par cas, parce que ce sont des politiques un peu compliquées. La situation est différente selon la taille des réseaux. La gratuité n'a pas le même impact dans une petite ville ou à Montpellier. Il y a des endroits où des marges de manœuvre existent pour la gratuité, d'autres où c'est extrêmement compliqué, notamment parce que, comme dans tous les réseaux, le versement mobilité pèse déjà assez lourd dans le financement et que les métropoles sont déjà au taux maximum. Cela fait écho aux débats actuels sur le déplaçonnement de ce versement.

Qui paie réellement la gratuité ?

C'est tout le problème. Cette politique intéressante d'un point de vue intellectuel pousse les collectivités à s'interroger sur leurs motivations, leur vision des transports collectifs, les attentes des habitants et bien sûr le financement. C'est la question qui fâche, mais en même temps, il y a beaucoup de réseaux où parfois ce ne serait pas forcément très coûteux d'instaurer la gratuité, cela ne pèserait pas énormément sur les finances locales. Réfléchir au choix de la gratuité présente un autre avantage, ouvrir le débat au sein du territoire : concrètement, que faire pour financer cette gratuité, quels sont les enjeux de ce choix très politique notamment en termes d'organisation, de dimensionnement et de fonctionnement des réseaux ? C'est aussi l'occasion de réfléchir sur de nouveaux outils de financement des transports collectifs. ●



De vous à nous

Pierre-Emmanuel BECHERAND

RESPONSABLE ARCHITECTURE, CULTURE, DESIGN ET CRÉATION DU GRAND PARIS EXPRESS

« LE TEMPS DE TRANSPORT POUR DOIT ÊTRE UN TEMPS AUGMENTÉ »

BIO EXPRESS

Pierre-Emmanuel BECHERAND supervise la conception architecturale des quelques 68 gares du Grand Paris Express et des 45 cabinets d'architectes qui en ont la charge, ainsi que le choix des œuvres d'art installées dans les gares.

Et si le Grand Paris Express et ses 68 gares devenaient, à terme, le plus grand musée d'art et d'architecture au monde ? C'est ce dont rêve celui qui est en charge de l'architecture et de la dimension culturelle et artistique du réseau.



— **Les gares du Grand Paris Express se distinguent par leur grande ambition architecturale et artistique. Pourquoi avoir fait ce choix ?**

Pierre-Emmanuel Becherand : La première décision stratégique concernant la construction du Grand Paris Express, en 2011, fut de penser un réseau relié par de véritables gares ancrées dans leur territoire, avec des projets architecturaux distincts.

— **Pourquoi ne pas avoir choisi une signature unique ?**

D'autres villes ont choisi un style unifié, comme Bilbao avec Norman Foster ou, plus loin dans le temps, le métro de Paris avec les 167 entrées « Art Nouveau » dessinées par Hector Guimard. Nous avons fait un choix différent, d'abord parce que les territoires sur lesquels sont construites ces gares sont très divers, expriment des personnalités différentes, mais aussi parce que les contextes géotechniques diffèrent eux aussi : certaines gares sont à 50 mètres de profondeur, d'autres à 15...

Nous voulions aussi rompre avec une architecture fonctionnalisée et nous adapter aux contextes locaux. 45 agences d'architectures ont été chargées de concevoir et réaliser les 68 gares du réseau, autour d'un cahier des charges commun avec trois principes majeurs : un vrai travail sur la lumière naturelle, avec des verrières ou des puits de lumière ; une certaine sobriété dans le vocabulaire architectural, ces gares n'étant pas des musées d'art contemporain, mais des bâtiments du quotidien ; et le respect du principe d'insistance, c'est-à-dire le choix d'un matériaux dominant – brique, verre, bois ou autre – et non leur juxtaposition.



Le Mesnil-Amelot

Esther Stocker + Explorations Architecture

61

Ligne (S)

Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV

LES VOYAGEURS



La Courneuve - Six Routes
Duy Anh Nhan Duc + Frédéric Chartier & Pascale Dalix

17

Le Bourget - Aéroport
Mona Hatoum + Atelier Novembre

Parc des Expositions



Félicie d'Estienne d'Orves + Dietmar Feichtinger



Kapwani Kiwanga + Benthem Crouwel



Saint-Denis - Pleyel
Prune Nourry + Kengo Kuma

Felice Varini +
Philippe Gazeau

Clamart

15

Châtillon - Montrouge
Laurent Grasso + David Trottin

— D'où la personnalité très différente de chacune de ces gares ?

Absolument. Il n'y a rien de ressemblant entre les gares de Saint-Denis Pleyel de Kengo Kuma, celle de Villejuif-Gustave Roussy conçue par Dominique Perrault, celle de La Courneuve-Six Routes signée par Chartier Dalix ou celle de Noisy-Champs réalisée par Jean-Marie Duthilleul. Seuls quelques éléments sont communs, comme la nature du sol, le design du mobilier, la signalétique ou l'accessibilité pleine et entière aux personnes à mobilité réduite.

— Pourquoi avoir fait le choix de présenter aussi des œuvres d'artistes contemporains dans ces gares ?

C'est une tradition qui remonte aux débuts des transports collectifs, à la fin du XIX^e siècle, où les gares étaient conçues presque comme des œuvres d'art, à l'image du métro de Vienne avec Otto Wagner, de la Gare de Lyon à Paris, joyau de l'Exposition universelle de 1900, comme l'ancienne gare d'Orsay, construite par Victor Laloux.

Mais même si nous nous inscrivons

Maison Blanche
Ned Kahn + Mark Wilson

Hôpital Bicêtre

Eva Jospin +
Jean-Paul ViguierVillejuif - Gustave Roussy
Iván Navarro + Dominique Perrault

14



Chevilly-Larue

Gerda Steiner et
Jörg Lenzlinger +
Jérôme Brunet

Aéroport d'Orly

Vhils + François Tamisier
et Bernard Baret

Thiais - Orly

Lyes Hammadouche +
Denis Valade

Saint-Maur - Créteil

Susanna Fritscher +
Cyril Trétout

Elsa & Johanna + Thomas Richez

Champigny Centre



Michelangelo Pistoletto + Thomas Richez

Villiers-
Champigny-Bry

Noisy-Champs

Fabrice Hyber
+ Jean-Marie
Duthilleul

dans cette longue tradition, ce n'est pas la seule raison qui a dicté ce choix. Il ne faut pas oublier que la construction du Grand Paris Express est un geste politique fort, conçu pour répondre à la crise que traversaient alors les banlieues. Le réseau relie d'ailleurs de nombreux quartiers prioritaires de la ville. Il est une manifestation concrète du renouvellement urbain, un message envoyé aux habitants. Nous voulons amener l'art contemporain au plus près du public, le sortir des musées. Ces œuvres sont vues par 3 millions de voyageurs chaque jour, soit autant que le nombre de visiteurs au musée du Louvre en 4 mois...

— La gare devient ainsi un lieu de vie ?

Les voyageurs veulent que leur temps de transport soit un temps augmenté, qui permette de faire autre chose que de se déplacer entre un point A et un point B, de se

cultiver, de faire ses courses, de travailler, de réfléchir.

— Quelle trace voulez-vous que ces gares laissent dans leur territoire ?

Nous essayons de construire le patrimoine de demain, de créer un héritage architectural et artistique pour les générations futures. Nous avons également conçu des gares adaptables aux évolutions futures, notamment en matière de nouvelles technologies. Et comme les créateurs des grandes gares du début du XX^e siècle, nous construisons une infrastructure qui durera plus d'un siècle.

— Quel est votre rêve secret lorsque vous pensez au futur de ces gares ?

Je rêve que ce réseau de 68 gares devienne un jour une destination touristique et culturelle à l'échelle de l'Île-de-France. Ce serait le plus grand musée souterrain d'art et d'architecture du monde... ●



mediatransports.com