

La transition des transports

Table des matières

I. Concepts de mobilité municipaux à Berlin et à Metz	2
II. Promotion de la circulation à vélo et voies cyclables rapides	4
III. Gratuité totale ou partielle des transports en commun	6
IV. Sources et autres informations.....	8

Partout dans le monde, les activités de transport ne cessent de croître - de pair avec l'augmentation des émissions qu'elles génèrent (<https://www.dw.com/de/globaler-verkehr-torpediert-klimaziele/a-37384214>). Il est donc plus que temps de faire passer la transition de la mobilité à la vitesse supérieure en accélérant la promotion de solutions et technologies de transport plus respectueuses du climat. Cette nécessité revêt un caractère d'urgence car en Europe, les véhicules à essence ou diesel sont, aujourd'hui encore, largement majoritaires sur les routes. En Allemagne, la part des nouvelles immatriculations de véhicules équipés de moteurs à essence ou diesel n'a que très peu diminué depuis 2006, s'établissant actuellement à 97 % (Klimaschutz in Zahlen, BMU, 2018). Dans le même temps, le secteur des transports est le troisième plus gros émetteur de gaz à effet de serre avec une contribution d'environ 18 % des émissions totales (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-1>).

Pourtant, la transition des transports apparaît comme un gage de meilleure qualité de vie dans nos villes. Le développement de nouvelles infrastructures plus attrayantes comme, par exemple, l'aménagement de voies cyclables rapides, pourrait notamment permettre de générer de nouveaux groupes d'utilisateurs et d'accroître globalement la part des déplacements à vélo. Avec un corollaire évident : moins de circulation sur les grands axes routiers et, ainsi, moins d'embouteillages, moins d'émissions polluantes et moins de nuisances sonores. Par ailleurs, d'autres effets bénéfiques pourraient aussi en découler pour l'attractivité globale des mobilités régionales, et ce non seulement dans les domaines du tourisme, des loisirs et du sport, mais également dans l'optique d'une réorientation efficace des activités de fret. Grâce à l'amélioration de la qualité de l'air, nous pourrions par ailleurs mieux respirer, et donc être en meilleure forme et en meilleure santé.

Mais quels sont les concepts et offres de mobilité qui ont déjà fait leurs preuves dans les communes françaises et allemandes ? Telle est la question à laquelle nous nous proposons de répondre dans le présent document afin de faire émerger des solutions concrètes et porteuses d'avenir.

I. Concepts de mobilité municipaux à Berlin et à Metz

La **métropole de Metz** dispose d'un plan de mobilité depuis 2006, ce qui fait d'elle une véritable pionnière en matière de transition des transports. Ce plan est actuellement en cours de remaniement. Il y a 25 ans déjà, la ville a adopté le logiciel de régulation du trafic « Gertrude » (acronyme de « gestion de régulation en temps réel de l'urbanisme, des déplacements et de l'environnement »), lequel assure la collecte et la coordination des données relatives aux flux de circulation. Ces données permettent aux huit agents du poste de contrôle de surveiller étroitement le trafic et d'anticiper les bouchons, tout en alimentant un remarquable outil de simulation. L'objectif est de réduire les embouteillages et d'optimiser la régulation de l'espace public pour l'ensemble des usagers.

L'ancien système mis en place avant le déploiement de Gertrude permettait déjà d'adapter le réglage des feux de signalisation en fonction de l'importance du trafic, la durée des feux verts pouvant passer de 50 secondes en heures creuses à 100 secondes en périodes de pointe. La microrégulation proposée par Gertrude quantifie désormais le nombre de véhicules à chaque carrefour et individualise le temps de vert de chaque feu.

En 2010, la ville s'est basée sur ses simulations pour modifier le plan de circulation et requalifier au passage la place Mazelle et le boulevard Maginot en reportant une partie du trafic vers le boulevard de Trèves et la voie rapide Est. Le système de régulation permet de gérer des sas de « stockage » des voitures et de moduler ainsi la circulation comme on réglerait le débit d'un robinet pour éviter les débordements. Grâce à ce dispositif, le boulevard de Trèves a pu rester fluide et s'est même agrémenté de nouvelles pistes cyclables.

À **Berlin**, les impulsions qui ont finalement permis d'inscrire la transition des transports dans une dynamique concrète sont beaucoup plus récentes. À l'été 2018, la

majorité rouge-rouge-verte¹ qui siège au parlement de la capitale outre-Rhin a adopté la première loi de mobilité pro-vélo d'Allemagne. Selon l'expression de la sénatrice berlinoise en charge des transports, cette loi « sonne le glas de la ville dévolue à la voiture ». Au départ, les premiers appels réclamant un concept de mobilité davantage axé sur les besoins des cyclistes sont venus de la société civile : en 2016, plus de 100 000 Berlinois s'étaient ainsi prononcés en faveur d'une loi « pro-vélo » lors d'un référendum d'initiative populaire organisé sur la question. Par la suite, le thème de la mobilité a largement dominé la campagne électorale pour le parlement berlinois.

La loi régit désormais la cohabitation entre les voitures, les vélos, les transports en commun et les piétons dans l'espace urbain. Après une première étape visant à l'amélioration des conditions de circulation à vélo et du réseau de transports publics, il s'agira ensuite, dans un second temps, de mettre en œuvre des mesures spécifiques aux piétons et au transport de marchandises.

Concrètement, des voies cyclables suffisamment larges, sur lesquelles les cyclistes pourront se doubler sans danger, devront être aménagées au niveau de tous les carrefours et grands axes de la ville. Une protection supplémentaire sera également assurée par une séparation physique avec la chaussée et les trottoirs. En plus de cela, il est prévu de déployer une centaine de kilomètres de voies cyclables rapides et de développer les possibilités de stationnement pour les vélos. L'offre de transports en commun sera elle aussi améliorée et étoffée, et ce aussi bien à l'intérieur de la capitale que dans sa périphérie. Le renouvellement du mode de propulsion des bus est également au programme : à partir de 2030, tous les bus municipaux devront circuler sans aucune émission de carbone. Longtemps considérées comme de simples incivilités, les infractions de stationnement devraient désormais coûter très cher à leurs auteurs car la nouvelle loi prévoit qu'en cas d'obstruction, les couloirs de bus et de tramway pourront à l'avenir être libérés sur-le-champ sans aucune formalité administrative. Jusqu'ici, la compagnie de transports urbains était en effet contrainte d'appeler d'abord la police et de se plier à de longs délais d'attente. Grâce à l'aménagement d'arrêts accessibles à tous et à l'instauration de tarifs plus avantageux pour les personnes à faibles revenus, la mobilité à Berlin est par ailleurs génératrice d'une plus grande équité sociale.

À l'été 2019, soit un an environ après l'adoption de la nouvelle loi, les activistes du réseau « Changing Cities », qui avaient déjà participé à l'organisation du référendum d'initiative populaire de 2016, ont rédigé une prise de position dans laquelle ils exprimaient leur avis quant aux premiers résultats de mise en œuvre de la loi dans la pratique. Verdict : les choses avancent beaucoup trop lentement à leur goût.

¹ Coalition rassemblant les sociaux-démocrates, la gauche radicale et les écologistes, au pouvoir à Berlin depuis septembre 2016

L'aménagement du réseau cyclable, pour lequel ils avaient élaboré un modèle détaillé en collaboration avec l'ADFC², le BUND³ et le Verkehrsclub Deutschland⁴, aurait notamment dû être déjà achevé un an après l'entrée en vigueur de la loi. Au lieu de cela, le Sénat berlinois a décidé de charger un bureau d'études de développer un autre concept de réseau cyclable, retardant du même coup les mesures nécessaires pour renforcer la protection du climat et accroître la sécurité des cyclistes. Mais la prise de position comporte également des critiques positives : le fait par exemple que le gros des travaux de planification ait jusqu'ici porté sur le développement du réseau de transports y est particulièrement salué, les procédures requises en la matière étant, par expérience, particulièrement longues et complexes. Quoi qu'il en soit, cette première loi globale en faveur de la mobilité à avoir vu le jour en Allemagne nous place d'ores et déjà devant une évidence : « La ville pour tous ne relève plus d'une lointaine utopie, mais elle est possible et nécessaire » (<https://changing-cities.org/verein/>).

II. Promotion de la circulation à vélo et voies cyclables rapides

Le land de Hesse entend lui aussi intensifier la promotion de la circulation à vélo – c'est du moins ce qui a été convenu dans le nouvel accord de coalition conclu en 2019. Parmi les mesures prévues figurent notamment : la création d'un réseau cyclable maillant l'ensemble du territoire du land, la construction de nouvelles voies cyclables rapides et de parcs de stationnement pour les vélos aux alentours des gares et des bâtiments publics ainsi que l'augmentation des fonds alloués à l'aménagement de pistes cyclables le long des routes régionales afin de les porter à 10 % du budget régional consacré à ces mêmes routes. L'ADFC⁵ salue cette initiative tout en rappelant qu'il est maintenant essentiel de mettre les fonds nécessaires à disposition afin d'assurer la réalisation effective des mesures prévues (https://www.adfc-hessen.de/archiv/pressemitteilungen/2019_01_18.html). Un pas important en direction de la promotion de la circulation à vélo a d'ores et déjà été accompli : le premier tronçon de la première « autoroute à vélo » de Hesse, entre Darmstadt et Francfort, a ainsi pu être inauguré en juin 2019. À l'issue de neuf mois de travaux, cette nouvelle voie express déroule désormais son ruban d'asphalte sur quatre mètres de large et 3,6 kilomètres de long. Un ancien carrefour situé sur le tracé a par ailleurs été réaménagé et transformé en rond-point. S'élevant à 3,8 millions d'euros, les coûts ont été pris en charge à 80 % par le land de Hesse. Le reste

² Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) : Association allemande des cyclistes

³ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) : Fédération allemande pour l'environnement et la protection de la nature

⁴ Association « transports et environnement »

⁵ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) : Association allemande des cyclistes

du financement a été assuré par la circonscription d'Offenbach ainsi que par d'autres communes reliées par le tronçon. L'une des particularités du projet tient notamment au système d'éclairage de la voie : sur toute une partie du tronçon, 75 lampadaires photovoltaïques sont commandés par des détecteurs de mouvements qui se déclenchent automatiquement au passage des usagers.

Le 14 septembre 2019, la Hesse a également lancé un signal politique clair en faveur de la transition des transports : à l'occasion du salon international de l'automobile (IAA) qui s'ouvrait ce jour-là à Francfort, une manifestation d'une rare ampleur a ainsi rassemblé plusieurs milliers de cyclistes qui ont convergé vers le parc des expositions afin de réclamer une « révolution des transports ». L'appel à la protestation avait été lancé sur Internet par diverses associations de protection de la nature et de l'environnement dont BUND⁶, Compact, Deutsche Umwelthilfe (DUH)⁷, Greenpeace, Naturfreunde⁸ et le Verkehrsclub VCD⁹. Pour plus d'informations à ce propos : <https://www.iaa-demo.de/>.

La première piste cyclable rapide transfrontalière reliant la France et l'Allemagne entre **Strasbourg et Offenbourg** est actuellement en cours de discussion. L'étude de faisabilité mandatée à ce sujet par l'association régionale du Rhin supérieur méridional a d'ores et déjà permis d'établir que la valeur ajoutée apportée par le projet serait largement supérieure à l'investissement consenti. Malgré un coût de 16,5 millions d'euros, la rentabilité de cette voie express s'avère donc plus qu'assurée avec un ratio coût-utilité qui, selon les résultats de l'étude, s'établit à 1,6. Notamment pour les navetteurs se déplaçant quotidiennement entre leur domicile et leur lieu de travail, cette voie rapide de quatre mètres de large sur une trentaine de kilomètres de long représenterait un gain indéniable en termes de qualité de vie. Dans un premier temps, il convient toutefois de clarifier la question de la prise en charge des coûts entre le land et les communes. Aucun accord de financement n'ayant pu être conclu à ce jour, de nouvelles négociations doivent encore avoir lieu. Notamment compte tenu des bénéfices directs qu'apporterait cette voie express pour les navetteurs de la région, le projet a bénéficié dès le départ du soutien des communes allemandes participantes ainsi que de l'Eurométropole de Strasbourg. Conformément à l'étude qui a été réalisée, la possibilité de se déplacer librement à vitesse constante et en toute sécurité constitue un argument de poids en faveur de l'usage du vélo pour les déplacements professionnels quotidiens, et ce également sur les moyennes distances de 5 à 15 kilomètres. La cohabitation parfois difficile avec les voitures et les interminables « stop-and-go » à chaque croisement ne sont alors plus que de vieux souvenirs. Par ailleurs, les voies cyclables express

⁶ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) : Fédération allemande pour l'environnement et la protection de la nature

⁷ Deutsche Umwelthilfe (DUH) : Action allemande contre la faim

⁸ Naturfreunde : Amis de la nature

⁹ Verkehrsclub VCD : Association transports et environnement

conviennent parfaitement aux vélos électriques et aux pédélec car elles offrent des conditions idéales pour se déplacer à grande vitesse sur de longues distances.

III. Gratuité totale ou partielle des transports en commun

Tant du point de vue socio-politique qu'écologique, l'idée de la gratuité des transports en commun s'avère tentante et elle est sérieusement étudiée par bon nombre de responsables communaux en France comme en Allemagne. Mais dans quelle mesure une telle solution serait-elle vraiment judicieuse et efficace en termes de protection du climat ? Et quels sont les arguments qui plaident pour ou contre la gratuité des transports publics urbains ?

La thématique est complexe. Par exemple, la question ne se pose pas de la même manière pour une communauté de communes en zone rurale ou pour une grande ville comme Berlin, dans laquelle le système de transports en commun se heurte aujourd'hui déjà aux limites de ses capacités. Pour autant, l'analyse de toute une série de projets pilotes lancés à ce jour ainsi que diverses études portant sur le sujet permettent d'ores et déjà d'évaluer certaines conséquences probables de la gratuité des transports en commun.

Les considérations tournent toujours très vite autour de la question des coûts, celle-ci jouant bien sûr un rôle crucial dans la prise de décision.

À ce propos, les **partisans** de la gratuité des transports en commun avancent que cette solution est non seulement financièrement soutenable mais pleinement rentable, notamment en comparaison avec les énormes coûts financiers et sociaux engendrés par les émissions dues aux transports individuels : pour chaque tonne de dioxyde de carbone émis, le coût des dommages qui en découlent peut en effet être estimé à 180 euros. Rien qu'en 2016, les dommages consécutifs aux émissions de dioxyde de carbone générées en Allemagne ont donc coûté 164 milliards d'euros. (<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/!5589087/>). La circulation automobile s'accompagne par ailleurs de nombreux effets dits « externes » : les troubles de l'audition, les maladies cardio-vasculaires, l'hypertension artérielle et l'infarctus du myocarde ne sont que quelques-unes des conséquences à long terme que les nuisances sonores chroniques liées à la circulation automobile peuvent avoir sur la santé humaine. Les importantes subventions dont bénéficie la circulation automobile doivent également être prises en compte : promotion du diesel, déploiement de ressources policières, agents affectés à la verbalisation des infractions de stationnement, entretien et gestion des radars, renouvellement et développement des infrastructures routières et autoroutières, etc. Dans le cas des bus et des trains en revanche, la quantité d'énergie nécessaire par passager est moitié moindre que lors de déplacements en voiture (vdv.de/daten-fakten.aspx).

Bien sûr, la question de la justice sociale entre elle aussi en ligne de compte : la cherté des transports en commun peut facilement transformer la mobilité en un produit de luxe réservé à quelques privilégiés. À l'inverse, la gratuité des transports publics urbains permet d'apporter une garantie de mobilité pour tous, et donc de réduire les inégalités entre riches et pauvres.

En France, environ 20 à 30 communes ont déjà institué la gratuité de leur réseau de transports publics. Certaines d'entre elles disposent même d'une riche expérience avec ce modèle : à Compiègne par exemple, les bus circulent gratuitement depuis 1975. Selon ses propres estimations, l'agglomération de Niort (120 000 habitants) est dotée du plus grand réseau de transports en « libre accès » de France. Les bus peuvent y être utilisés sans titre de transport depuis septembre 2017. (<https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html>)

Les **opposants** à la gratuité des transports en commun attirent quant à eux l'attention sur les multiples revers essuyés jusqu'ici par les communes françaises et allemandes ayant essayé de mettre cette mesure en place. Un trop grand nombre de projets pilotes visant à l'introduction de transports en commun gratuits ont déjà échoué pour des raisons financières (<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2017/umsonst/freie-fahrt-fuer-alle>). Par ailleurs, l'idée s'avère également inefficace au regard des objectifs visés car dans nombre de villes dans lesquelles elle a été tentée, elle n'a pas permis de réduire la circulation automobile (<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/!5589087/>). Pour la plupart des automobilistes, les principaux motifs pour lesquels ils choisissent de recourir à leur voiture sont surtout liés au confort, à la vitesse de déplacement et à la fiabilité, la question des coûts ne revêtant quant à elle qu'une importance secondaire (<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/naehe-und-distanz/was-waere-wenn-der-oeffentliche-nahverkehr-gratis-waere>). Afin d'attirer davantage d'usagers vers les transports en commun, il conviendrait d'abord et surtout de miser sur une meilleure attractivité de l'offre. À cette fin, la qualité de service dans les transports publics urbains devrait être renforcée par le biais d'investissements ciblés, par exemple en développant les réseaux de desserte ou en augmentant la fréquence des bus et des trains. Malgré toutes les mesures susceptibles d'être prises, la mobilité reste une affaire de libre choix personnel. Si les transports en commun sont plus attrayants, la motivation des automobilistes à changer leurs habitudes viendra toute seule. À cet égard, la mise en place de la gratuité s'avérerait au contraire contreproductive car au lieu des automobilistes, l'expérience montre que ce seraient surtout les cyclistes, les piétons et les touristes qui se tourneraient alors vers les transports collectifs. Résultat : des moyens de transport encore plus bondés et une détérioration de la qualité de l'offre.

Une alternative très prometteuse à la complète gratuité des transports en commun nous vient tout droit de **Vienne** et, à en croire les médias, un certain nombre de communes allemandes semblent depuis peu s'en inspirer, à savoir : le ticket unique à 365 euros par an. Compatible avec un financement socialement équitable du bon fonctionnement et de l'entretien du réseau de transports urbains, ce concept a fait ses preuves dans la capitale autrichienne depuis 2012. Les villes de **Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim** et **Reutlingen** devraient prochainement mettre en œuvre des solutions similaires avec des offres particulièrement avantageuses en vue d'améliorer la qualité de l'air (<https://www.tagesspiegel.de/politik/oeffentlicher-nahverkehr-jahresticket-365-euro-deutsche-staedte-moegen-wiener-modell/22751878.html>).

IV. Sources et autres informations

Die individuelle Freiheit steht vor allem, In: böll thema, Das Magazin der Heinrich-Böll-Stiftung, S. 14 - 17

brand eins Medien AG

<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/naehe-und-distanz/was-waere-wenn-der-oeffentliche-nahverkehr-gratis-waere>

Der Tagesspiegel

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/billiger-nahverkehr-fuer-berlin-so-funktioniert-das-365-euro-ticket-in-wien/24572128.html>

Deutsche Welle

<https://www.dw.com/de/globaler-verkehr-torpediert-klimaziele/a-37384214>

Heinrich-Böll-Stiftung e.V.

https://www.boell.de/de/2018/09/21/die-verkehrswende-macht-staedte-lebenswerter?dimension1=ds_verkehrswende

Mitteldeutscher Rundfunk

<https://www.mdr.de/nachrichten/ratgeber/digital-technik/wasserstoff-auto-brennstoffzelle-antrieb-zukunft-tanken-kaufen-100.html>

Presseportal.de

https://www.presseportal.de/pm/43338/4332690?utm_source=directmail&utm_medium=email&utm_campaign=push

Compte rendu de la rencontre Tandem- Metz Métropole et la Ville de Worms, 27-28 juin 2019, Metz

Spiegel Online GmbH

<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-debatte-andreas-scheuer-legt-eigenen-klimaschutzplan-vor-a-1260282.html>

taz Verlags u. Vertriebs GmbH

<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/!5589087/>