

CHAPITRE 6 – Des mobilités généralisées en France

Étude de cas : Lyon Part-Dieu : un carrefour des mobilités

(p. 208-211)

Doc 4 p. 209 : Un carrefour saturé

Mise en service à l'été 1983, succédant à la gare des Brotteaux, la gare de Lyon Part-Dieu constitua à cette époque l'incarnation de la gare moderne, avec le TGV arrivé deux ans plus tôt. La Part-Dieu, c'est un condensé d'urbanisme des années 1970, avec ses réussites et ses défauts.

La gare de Lyon Part-Dieu a profité à plein de son rôle de carrefour national au point de devenir la première gare de France hors Paris, plaque tournante du réseau à grande vitesse et du réseau régional rhônalpin.

Mais Lyon Part-Dieu est une gare réputée malcommode car elle est saturée, avec 125 000 entrants par jour. Trop exiguë malgré les travaux successifs réalisés depuis son ouverture, elle est aussi encombrée d'un flux de transit, représentant 37 % des utilisateurs du hall de la gare, qui depuis 2006 est aussi devenu un couloir de correspondance du réseau urbain. Le choix d'implanter 2 lignes de tramway sur le flanc est de la gare s'est révélé une catastrophe, tant pour les voyageurs de ces tramways que ceux du train (bloqués par ce flot qui vient couper les accès aux quais).

« Lyon Part-Dieu : une décennie de transformation », Transportrail

[en ligne], 15 septembre 2017.

Doc 6 p. 210 : L'extension de la gare

Le projet d'extension de la gare de Lyon Part-Dieu fait partie intégrante du projet partenarial de reconfiguration du Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Part-Dieu qui se situe à l'échelle des espaces publics et des moyens de transport immédiatement environnants. De ce fait, il implique l'Europe, l'État, le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, la métropole, la ville de Lyon et le SYTRAL¹.

Les objectifs poursuivis par ce projet sont multiples :

Développer l'intermodalité et l'accessibilité du pôle d'échanges. Le projet fait la part belle aux piétons en améliorant le rôle de traversée urbaine que joue la gare. 2 000 places de stationnement sécurisées vont être créées pour les vélos, toutes les liaisons avec les transports en commun vont être améliorées, une station taxi sera placée immédiatement en sortie de chaque côté de la gare ainsi qu'un dépose minute et un parking de stationnement longue durée.

Développer les services et les commerces de la gare dont les surfaces totales auront triplé à l'issue du projet.

S'imbriquer le mieux possible dans la recomposition urbaine avoisinante.

Frédéric Longchamp, directeur des Projets Nationaux Grenoble et Part-Dieu, SNCF Mobilités - Gares & Connexions, Agence Gares Centre Est Rhône-Alpin, décembre 2018.

1. Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) est l'autorité gestionnaire des transports en commun du département.

Dossier : Repenser les mobilités automobiles (p. 212-213)

Doc 1 p. 212 : La dépendance automobile

Même si elle n'a plus autant la cote auprès de ses propriétaires, même si elle est de plus en plus perçue comme une charge plutôt que comme un marqueur de prestige social, même si elle a légèrement marqué le pas au début des années 2010 sous l'effet de la crise, la voiture continue de régner en maîtresse des routes, avec plus de véhicules vendus, plus de kilomètres parcourus pour chaque auto et plus de routes construites.

Ce phénomène général est particulièrement net dans les territoires ruraux et périurbains. Et ce d'abord pour le travail. En France, parmi les navetteurs¹ qui travaillent dans une autre commune que celle de leur résidence, 80 % utilisent leur voiture pour rallier leur lieu de travail. Un taux qui monte à 94 % pour les navetteurs des communes peu denses, et à 96 % pour les communes très peu denses. En 2008, on comptait en milieu rural 800 véhicules pour 1 000 adultes, un taux proche de celui des États-Unis, et très nettement supérieur à la moyenne nationale (autour de 600).

Pire, cette dépendance s'aggrave. En France, en 2008, on vivait en moyenne à 14,7 kilomètres de son travail, contre 9 kilomètres en 1982. Et la situation se dégrade surtout pour les territoires peu denses. Entre 1999 et 2013, la part des navetteurs a progressé beaucoup plus vite dans les communes très peu denses (+ 9,9 points de pourcentage que dans les communes densément peuplées (+ 2,8 %).

Au-delà du travail, les ruraux qui ont une voiture roulent au total beaucoup plus que les habitants des autres territoires.

Vincent Grimault, « Le royaume de la voiture individuelle », Les dossiers d'Alternatives Économiques, n° 16, décembre 2018.

1. Habitant qui effectue des déplacements quotidiens (navettes) entre son domicile et son travail.

Dossier : L'aménagement des réseaux numériques : un enjeu de cohésion territoriale (p. 214-215)

Doc 2 p. 214 : Le Plan France Très Haut Débit

La couverture des zones blanches¹ de l'Hexagone est un sujet récurrent car il y a dans notre pays bien plus de zones blanches à couvrir que dans les autres pays européens, et cela coûte plus cher aux collectivités et aux opérateurs, compte tenu d'une plus faible densité du territoire. [...] [Selon] Marc Laget² [...], l'objectif d'une France couverte en très haut débit à 100 % en 2022 est tout à fait possible techniquement [...] même dans les zones rurales les plus isolées [...], même s'il faut pour cela les atteindre par le satellite ou d'autres technologies plutôt que par un réseau de fibre optique.

Mais il faut aussi que des services locaux appropriés se développent, à l'image de ces expériences très innovantes conduites un peu partout et qui devraient servir de modèle. Allez voir ces « fab lab³ » de campagne où des animateurs dévoués conseillent les personnes âgées et remplissent leurs feuilles d'impôt. Allez jusqu'à Ayen, en Corrèze, à Arvieu, dans l'Aveyron, ou à Bras-sur-Meuse, près de Verdun, et vous verrez des élus qui inventent des solutions numériques d'avenir avec des moyens réduits.

Pierre Falga, « Le très haut débit partout en 2022, c'est possible »,
L'Express, novembre 2018.

1. Territoire mal connecté à un réseau de télécommunication.
2. Marc Laget est expert en aménagement et développement numérique au sein du Commissariat général à l'égalité des territoires.
3. Lieu ouvert au public et destiné à l'échange de connaissances.

Doc 4 p. 215 : Le désenclavement numérique de Wallis-et-Futuna

Territoire français le plus éloigné de la métropole, Wallis-et-Futuna¹ [...] connaît depuis plusieurs années un exode important de sa population. Le manque de perspectives professionnelles et l'enclavement du territoire expliquent en grande partie cette baisse de population. [...] Sa stratégie de développement 2015-2030 reconnaît [...] le caractère incontournable des nouvelles technologies et l'importance du numérique, vecteur de désenclavement et d'effacement des handicaps liés aux distances et aux délais. Le projet de raccordement au futur câble sous-marin de communication numérique [...] « Tui Samoa », qui se met en place à moins d'une centaine de kilomètres, est « une opportunité exceptionnelle » [...]. Financé par la Banque mondiale et la Banque asiatique de développement, ce projet constitue une opportunité unique pour le territoire de se connecter au réseau mondial [...].

L'AFD², avec l'appui du ministère de l'Outremer, a proposé un prêt relais de 13 millions d'euros.

« Raccorder Wallis-et-Futuna au câble numérique sous-marin “Tui Samoa”
», AFD 2018 [en ligne].

1. Wallis-et-Futuna dans le Pacifique est une collectivité d'outre-mer française.

2. L'Agence Française de développement (AFD) est une institution publique qui met en œuvre la politique de développement de la France à l'étranger et en Outre-Mer.

Cours : La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement

(p. 218-219)

1 - Des mobilités multiples

En France, les mobilités sont très variées. Elles sont quotidiennes et régulières entre le domicile et le lieu de travail pour les navetteurs (on parle alors de mobilités pendulaires) ou plus ponctuelles (pour les loisirs, faire ses achats, rendre visite à des parents ou amis). On compte environ 177 millions de déplacements chaque jour en France, soit en moyenne trois déplacements par personne. Les mobilités peuvent être également saisonnières (vacances) ou bien de longue durée, lors d'un changement de résidence.

Les mobilités ont progressé quantitativement et qualitativement à toutes les échelles. L'augmentation des vitesses et la forte diminution des coûts sont des facteurs de cette évolution. L'urbanisation, en particulier la périurbanisation, la tertiarisation de l'économie et le développement du tourisme (national et international) sont à l'origine de cette hyper-mobilité principalement liée à l'usage de l'automobile. Les distances s'allongent entre résidences et lieux de travail. 80 % des foyers ont une automobile en 2018 ; 30 % en ont deux ou plus. 75 % des actifs vont travailler en voiture.

Les inégalités socio-économiques et territoriales face aux mobilités demeurent. Certaines populations sont particulièrement mobiles : les étudiants, les jeunes actifs (couples, parents), les retraités (loisirs, tourisme). D'autres sont exclues ou en marge des mobilités, aussi bien dans les campagnes qu'au sein des grandes aires métropolitaines, en raison de l'insuffisance de l'offre de transports. Mais l'accès aux

mobilités dépend principalement des revenus des individus.

2 - Des réseaux de transport modernes et performants

À l'échelle nationale, le maillage des réseaux de transport est dense. Malgré une configuration centrée sur la capitale, le territoire est bien desservi. La France possède un réseau autoroutier (11 612 km) mais aussi ferroviaire à grande vitesse (2 166 km) parmi les plus denses et performants à l'échelle mondiale. Le réseau aérien est d'importance nationale et internationale, animé par un acteur majeur, Air France-KLM. Les inégalités d'accès aux réseaux numériques et de télécommunications se sont réduites ces dernières décennies grâce aux actions menées par l'État et les collectivités territoriales (régions, départements, communes).

La concurrence pour l'accès aux réseaux s'intensifie. Les populations et les activités investissent les territoires les mieux raccordés aux axes structurants : métropoles, littoraux, espaces frontaliers... Ces territoires privilégiés captent et redistribuent les flux (populations, marchandises, informations) à toutes les échelles. La qualité (densité et diversité) de l'offre et les temps de parcours priment sur la distance. La multimodalité qui permet de fluidifier les mobilités est recherchée.

Les territoires des métropoles sont les plus favorisés. Certains constituent des carrefours multimodaux à différentes échelles. Les gares (La Part-Dieu à Lyon, gare du Nord à Paris...), les aéroports (Roissy-Charles-de-Gaulle à Paris, Saint-Exupéry à Lyon, Nice-Côte d'Azur...) se situent au sommet de cette hiérarchie. L'offre de moyens de transport y est variée : métros, bus, trains, avions, etc. Les villes

petites et moyennes ne disposent pas de cette offre. L'outre-mer bénéficie de liaisons aériennes majoritairement à destination ou en provenance de Paris.

3 - Des enjeux d'aménagement multiples

Les aménagements relatifs aux mobilités sont l'objet de nombreux enjeux. Les grands projets sont parfois conflictuels (opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes près de Nantes). Le coût économique est souvent très élevé comme dans le cas du Grand Paris Express. Partout, ce sont les mobilités du quotidien qui concentrent toutes les attentes en raison de la congestion des transports en commun ou des axes routiers dans les agglomérations, de la fermeture des lignes secondaires qui desservent les territoires ruraux. Dans le domaine du numérique, le plan France Très Haut Débit a pour but de compenser les disparités territoriales.

La France est connectée aux réseaux européens et mondiaux. Les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (Alpes), du Somport (Pyrénées) ou sous la Manche permettent de dépasser les contraintes physiques frontalières. L'aéroport de Roissy se situe dans les dix premiers mondiaux juste derrière Londres en Europe. Les grands ports maritimes (Le Havre, Marseille, Dunkerque) constituent des interfaces majeures. Les territoires éloignés d'outre-mer et de Corse restent intégrés grâce aux aides nationales et européennes (lignes avec obligations de service public).

Les mobilités et les transports constituent un puissant levier pour la transition écologique. La réduction des impacts environnementaux (pollutions, congestion, artificialisation...) est la priorité des aménagements présents et à venir. Les

transports collectifs tramway, bus) ou les moyens permettant les mobilités durables ou alternatives sont développés et encouragés (vélo, trottinette électrique...), particulièrement dans les villes.

Débat : Transports en commun : la gratuité pour tous est-elle possible ? (p. 220-221)

Doc 2 p. 220 : La gratuité, un choix politique en vogue

On dénombre aujourd'hui en France 36 réseaux de gratuité totale des transports collectifs : en 2018 la communauté urbaine de Dunkerque, l'année dernière à Niort, en 2009 l'expérience d'Aubagne, et auparavant la ville de Châteauroux en 2001, ou encore, pour la première agglomération française, citons aussi Compiègne dès 1975.

Le passage aux transports collectifs gratuits est avant tout une mesure politique, qui répond à des enjeux territoriaux variés. Ça peut être par exemple, dans le cas de Dunkerque, la redynamisation du centre-ville. Ça peut être de lutter contre la pollution atmosphérique, d'enjeux sociaux, de pouvoir d'achat ; de gain de pouvoir d'achat pour la population. Et puis ça peut être tout simplement pour ouvrir le réseau au maximum d'usagers possible, pour rendre le réseau beaucoup plus utile socialement, et même, quelque part, économiquement.

Maxime Huré, « Pourquoi la gratuité des transports collectifs gagne-t-elle du terrain ? », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire [en ligne], 26 juin 2018.

Doc 3 p. 220 : L'exemple du pays d'Aubagne et de l'Étoile

Le financement est assuré par le versement transport des entreprises de plus de neuf salariés. Il a pu être augmenté lorsque la population de la communauté d'agglomération a dépassé les 100 000 habitants, et à la faveur d'un dépôt de projet de création de transports en site propre¹. [...]

L'objectif est d'inciter à l'usage des transports collectifs pour limiter celui de la voiture individuelle. La gratuité s'inscrit dans une politique de développement durable. [...]

La gratuité rapporte au plan environnemental, en diminuant la pollution... Au plan économique, elle permet de supprimer le coût de l'impression des billets, de la maintenance des machines pour les délivrer, les composer, le coût du contrôle, des campagnes de communication contre la fraude... Sans oublier les économies réalisées sur l'entretien des routes, les accidents de circulation, etc. La gratuité contribue à augmenter le pouvoir d'achat. On a calculé que sur une année une famille pouvait économiser 2 000 € en utilisant les transports collectifs gratuits.

Ville d'Aubagne [en ligne], 2018.

1. Transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (train, métro, tramway, bus sur voies réservées).

Doc 5 p. 221 : La Fédération nationale des usagers des transports

publics

La gratuité n'est pas nécessaire. On peut augmenter fortement la fréquentation en améliorant l'offre (priorités de circulation, fréquences renforcées) ; en réduisant l'espace accessible à la voiture et en augmentant le coût du stationnement ; ou encore, comme à l'étranger, en introduisant le péage urbain. Lyon détient un double record : les tarifs les plus élevés de France et la fréquentation la plus élevée de France (hors Île-de-France) : 320 voyages par an et par habitant. Inversement, à Aubagne et à Niort, la fréquentation (environ 55 voyages) reste inférieure à la moyenne (environ 70 voyages) observée dans les agglomérations de populations comparables (un peu plus de 100 000 habitants) malgré la gratuité (à Angoulême, Arras, Bourges : environ 90 voyages).

La FNAUT est hostile à la gratuité pour tous mais favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin. La gratuité pour tous attire les captifs, les piétons et les cyclistes mais elle n'est pas suffisante pour attirer massivement les automobilistes. Seule l'amélioration de l'offre (vitesse commerciale, fréquence, confort) et les mesures de restriction du trafic individuel peuvent les inciter à changer de comportement.

FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports publics),

[en ligne], 2018.