Cycle de webinaires : mobilité urbaine durable
octobre-novembre 2020

Compte rendu du premier webinaire

Mobilité urbaine : acteurs et enjeux
La mobilité peut-elle être durable ?
Vendredi 30 octobre 2020 (11h-13h)

M. Joseph Giustiniani, **attaché de coopération à l'Ambassade de France en Roumanie/Directeur adjoint de l'Institut Français de Roumanie**, ouvre le webinaire en souhaitant la bienvenue aux participants et en remerciant l'ensemble des partenaires : les ministères roumain et français de l'environnement, les collectivités territoriales roumaines et françaises, les représentants du monde académique, de la société civile et du monde économique – Business France, la CCIFER – ainsi que les sponsors Renault et Carrefour Roumanie. Ce cycle de quatre webinaires sur la mobilité durable organisé par l'Ambassade de France et l'Institut français de Roumanie est conçu comme une plateforme d'échanges entre experts français et roumains, permettant d'apporter un éclairage sur les différentes dimensions de la mobilité urbaine. Cette problématique liée à de nombreux autres domaines – qualité de vie, santé, services publics, espaces verts, protection de l'environnement, lutte contre le changement climatique – est au cœur des préoccupations des citoyens et prend une place centrale dans le débat public en Roumanie, comme en France.

M. Bogdan Suditu, modérateur, maître de conférences à la Faculté de Géographie de l'Université de Bucarest, explique que ce premier webinaire se propose de définir un cadre de réflexion, de clarifier les enjeux et le rôle des acteurs publics et privés en matière de mobilité durable et présente les intervenants :

- **M. Hervé Boisguillaume**, Directeur de projet « Ville Durable » auprès des ministères de la Transition Ecologique, et de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales ;
- **Mme Mădălina Cozma**, cheffe de projet au Ministère de l'environnement, des eaux et des forêts ;
- **Mme Mounia Moudjed** chargée de mission auprès du Directeur Général du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) ;
- **Mme Mihaela Negulescu**, docteure en mobilité urbaine, maître de conférences à l'Université d'Architecture et d'Urbanisme Ion Mincu de Bucarest.

Mme Mădălina Cozma note que la mobilité durable devrait être abordée dans le cadre du changement climatique, mais aussi en tenant compte de la gestion urbaine, de la santé et de l'éducation. Le Ministère de l'Environnement et des Forêts en Roumanie est chargé, à titre d'autorité centrale, d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies nationales en matière de protection de l'environnement, de biodiversité et de lutte contre le changement climatique ; et de la participation aux politiques européennes (Commission européenne) et de la coopération avec les partenaires européens. Les fonds européens (fonds structurels) financent des projets portés par le ministère. Un des projets en cours concerne la mobilité dans les zones périphériques de grandes métropoles : alors que ces dernières absorbent la main d'œuvre de la périphérie, il est nécessaire de créer des emplois à la périphérie des villes, maintenir leurs ceintures vertes, et y déployer des moyens de transport qui soient en cohérence avec l'objectif de réduction des émissions (transports en commun, auto-

partage…). La qualité de l'air, étroitement liée à la mobilité, est également ciblée par les projets mis en œuvre par le ministère, ainsi que la réduction des émissions de Co2 et l'évolution des mentalités.

M. Suditu s'adresse ensuite à **M. Hervé Boisguillaume** pour en savoir davantage sur les instruments français de la mobilité durable, la législation spécifique et le travail des acteurs concernés.

M. Hervé Boisguillaume commence par souligner que cette série de webinaires s'inscrit parfaitement dans **la coopération bilatérale sur le sujet de la ville durable**, une des priorités du partenariat stratégique entre la France et la Roumanie signé le 26 septembre 2020, prévoyant des coopérations aux niveaux national et entre collectivités locales.

En 2018, la France s'est dotée d'un nouveau cadre sur la mobilité avec l'adoption de la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, qui vise quatre objectifs principaux :

1) **Apporter à tous les citoyens et sur tous les territoires des solutions alternatives à la voiture individuelle**. Cela passe notamment par le développement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), i.e. des regroupements de collectivités qui gèrent les transports, notamment dans les villes secondaires (elles existaient déjà dans les grandes villes). Cela passe également par l'encadrement d'une nouvelle offre de solutions de mobilité permettant l'auto-partage, le covoiturage, l'organisation de transports à la demande (notamment dans les zones rurales), le développement de modes doux de transport. La LOM produit des incitations vers les villes et les entreprises (par exemple, le forfait « mobilité durable » à hauteur de 400 euros qui permet de rembourser les frais engagés pour les déplacements domicile-travail ; le droit pour les véhicules en covoiturage d'utiliser les voies réservées aux transports collectifs, etc.).
2) **Développer des innovations et de nouvelles solutions de mobilité** : soutien aux PME et start-ups créant des nouvelles applications utiles aux voyageurs ; soutien pour le transport à la demande que de nombreuses villes secondaires et de nombreux territoires ruraux développent aujourd'hui avec le soutien des régions ; soutien à la vente de véhicules électriques et à l'implantation de bornes de recharge dans des espaces publics ; soutien à la mise en place de véhicules et navettes autonomes permettant des solutions de mobilité sur le « dernier kilomètre ».
3) **Réduire les effets négatifs du transport sur l'environnement** : lutter contre la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Les deux premiers objectifs de la loi y concourent, car ils intègrent cette variable – environnement et climat. La LOM permet aussi aux villes de créer des zones à faibles émissions (les mairies pouvant limiter la circulation à certains types de véhicules non/moins polluants au sein de ces zones spécifiques).
4) **Investir davantage dans les infrastructures de transport au quotidien**. Notant que dans le passé l'accent a été mis sur des moyens de transport en commun emblématiques (notamment le TGV), **M. Boisguillaume** indique que la LOM prévoit des investissements importants avec 13 milliards d'euros sur 4 ans : un entretien renforcé des routes et des voies ferroviaires, des liaisons routières entre villes moyennes ; le développement de transports en commun en site propre ; le développement du transport fluvial.

Ces objectifs se traduisent dans des initiatives développées en France, notamment :

- le **programme « Eco-Quartier »** : qui met notamment l'accent sur les solutions de mobilité propre et les systèmes de transports collectifs ;

- le programme « **Action Cœur de Ville** », lancé il y a trois ans qui vise à réhabiliter les villes secondaires en perte d'attractivité (une erreur majeure d'urbanisme jusque dans les années 2000 en France a été de délaisser les villes secondaires et moyennes), y compris par l'implantation de nouveaux modes de déplacement ;
- le récent programme « **Petites villes de demain** » qui vise le milieu rural, avec des objectifs similaires à ceux du programme « Action Cœur de Ville ».

Quelle est la situation en Roumanie ? **Mme Negulescu** commence par brièvement expliquer le **changement de paradigme** intervenu en lien avec l'évolution des technologies de transport : l'augmentation du taux de motorisation, la vitesse et surtout la chrono-métrisation de la distance font que dans une même durée, les personnes peuvent désormais parcourir quotidiennement une distance plus importante. Les grandes villes ont attiré des populations et les systèmes de déplacement urbain sont devenus de plus en plus complexes, mais dominés par l'usage de la voiture particulière. Le développement de ces phénomènes a entraîné des impacts négatifs : la congestion, la perte de temps associée, la pollution, le bruit, les problèmes de santé, la dégradation de l'espace public et du logement urbain avec un impact négatif sur le changement climatique. Autour du concept de développement durable s'est développé un nouveau paradigme : génériquement nommé passage « du trafic à la mobilité », de la ville dédiée aux voitures à la ville pour les citoyens, avec une nouvelle approche holistique de la mobilité comportant ses déterminants et ses impacts sociaux, économiques, urbanistiques et environnementaux.

S'inscrire dans la mobilité durable suppose des **objectifs généraux** :

- réduire l'impact négatif sur l'environnement ;
- « urbaniser » le déplacement, i.e. intégrer plus harmonieusement la mobilité dans le tissu et le paysage urbain ;
- construire l'accessibilité de manière multimodale, plus écologique ;
- rendre la mobilité accessible à tous les habitants, y compris aux personnes en situation de handicap.

L'atteinte de ces objectifs généraux passe par des **objectifs spécifiques** : construire des alternatives à la voiture particulière (transport public, infrastructures pour les déplacements doux, systèmes de mobilité partagée) ; développer des technologies propres de transport, notamment l'électrique ; urbaniser la mobilité : une mobilité contextualisée, avec une consommation réduite d'espace urbain, pour la récupération et régénération de celui-ci.

La mobilité devient un système complexe avec de nombreux impacts dans l'existence humaine et a trait à un **comportement de déplacement**. Le comportement se forme en fonction de la demande et de l'offre de mobilité urbaine et peut être modelé. Le **remodelage** du comportement de déplacement passe d'abord par une **planification intégrée et pluridisciplinaire de la mobilité** par la **gestion de la demande** (plus difficile car elle va à l'encontre des préférences des citoyens pour l'automobilité, les hommes politiques étant généralement réticents à prendre des mesures non populaires) et de **l'offre de mobilité** (offre alternative et mesures incitatives) à travers **des politiques intégrées au niveau d'un territoire**. De telles politiques sont des instruments essentiels pour changer les comportements de mobilité.

Selon **Mme Negulescu**, la mobilité urbaine peut devenir durable, et cela passe par : le changement des comportements de mobilité basé sur une offre de mobilité adéquate, la dé-carbonisation de la mobilité

(objectif de neutralité du « European Green Deal »), la réduction des besoins quotidiens de déplacements inactifs (à l'aide de la planification urbaine : polycentrisme, mixité fonctionnelle, revalorisation de la proximité, etc., numérisation des activités – jobs et services publics).

Mme Negulescu poursuit en expliquant que les politiques de mobilité connaissent, historiquement, différents **stades de maturité**, qui sont en décalage entre les différents pays :

- l'étape de la gestion du trafic : satisfaction non-conditionnée de la demande de déplacement largement centrée sur l'automobile ;
- les débuts des **politiques de mobilité** : orientation vers la diminution de l'auto-mobilité et création d'alternatives (dans laquelle se trouve la Roumanie) ;
- et, enfin, l'étape des **politiques "matures" de mobilité** (dans les pays/villes développés, où des actions correctives ont commencé à être conduites dans les années 1970-1980).

En Roumanie, comme dans d'autres pays de l'ancien bloc communiste, l'expansion de l'automobilité et le processus de métropolisation se sont produits dans les années 1990/2000, soit avec un décalage de 30 à 40 ans par rapport aux pays développées économiquement.

En réponse à la question soulevée par **M. Suditu**, portant sur le moment où le changement de paradigme (i.e. la transition de l'étude de trafic à l'étude de mobilité) serait effectif en Roumanie, **Mme Negulescu** explique qu'à la différence de la France où la planification à travers des plans de mobilités (PDU, PLD) existe depuis une quarantaine d'années, les **Plans de Mobilité Urbaine Durable** (PMUD) sont utilisés depuis 5 années seulement en Roumanie. Par ailleurs, **Mme Negulescu** estime que la période d'inertie et d'incompréhension est désormais dépassée en Roumanie, mais que la transition demande également un changement de mentalité, tant au niveau de la population qu'au niveau des décideurs, paradigme complexe comme l'a souligné **Mme Cozma**. S'agissant de l'expertise, **Mme Negulescu** pense que certaines pratiques d'ingénierie de trafic, certaines solutions relèvent encore de l'ancien paradigme de déplacement (la dimension urbanistique étant très peu prise en compte). Elle conclut en évoquant des bonnes pratiques - régénération urbaine, transformation des grandes artères et création de pistes cyclables, auto-partage avec des véhicules électriques, bus électriques, équipements de recharge, intermodalités, park & ride, parkings en silo etc.) qui émergent de manière accélérée en Roumanie, en saluant dans ce contexte la présence du maire de la ville de Iași, qui a fait des pas considérables en matière de mobilité.

Enchainant sur le sujet de l'évolution des politiques urbaines et des politiques de mobilité, le modérateur, **M. Suditu**, demande à **Mme Moudjed** quels sont les enjeux actuels de la mobilité durable dans le secteur des transports et comment s'articule la mobilité avec les autres politiques urbaines (planification, gouvernance, exploitation des réseaux).

Mme Moudjed indique qu'elle travaille pour une association d'élus, le **Groupement des autorités responsables de transport (GART)**, créé dans les années 80 et regroupant une grande partie (plus de 200) des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), urbaines ou régionales. Le rôle principal du GART est de défendre les intérêts des AOM auprès du Ministère des transports, du gouvernement et des institutions européennes. Le GART travaille en lien avec ses membres sur différents sujets tels que la gouvernance, le financement et la planification de la mobilité, la relation contractuelle avec les opérateurs de transport et la transition énergétique.

Il y a, selon **Mme Moudjed**, plusieurs problématiques prégnantes aujourd'hui en France. La première concerne la **gouvernance de la mobilité**, i.e. comment faire en sorte que des AOM puissent émerger

sur l'intégralité du territoire français, et notamment comment structurer des AOM dans des territoires périurbains et ruraux qui ne sont pas pourvus de transports publics et donc très dépendants de la voiture particulière. Ce sujet peut être particulièrement pertinent en Roumanie également.

En réaction à l'intervention de **Mme Negulescu**, **Mme Moudjed** confirme l'antériorité de la France dans la mise en place de structures locales en charge initialement des « transports » et aujourd'hui de la « mobilité ». A propos des mentalités, **Mme Moudjed** fait remarquer un **glissement sémantique** : des transports publics *stricto sensu* (i.e. des modes de transport capacitaires tels que les lignes de bus, de tram ou de métro) vers une réflexion autour de la mobilité durable ; de l'autorité organisatrice des transports urbains à l'autorité organisatrice de la mobilité, ce changement de terminologie traduisant une prise de conscience à l'échelle politique. **Mme Moudjed** précise que les AOM jouent un rôle important dans l'élaboration de stratégies politiques de mobilité (par l'intermédiaire d'un conseil d'élus qui décide des objectifs de mobilité à mettre en œuvre sur un territoire donné). Un exemple emblématique de bonnes pratiques en matière de gouvernance de la mobilité est la **ville de Lyon**, qui a la particularité d'avoir une compétence géographique très étendue en termes de mobilité. Ce mandat l'oblige à penser la mobilité sur un territoire extrêmement vaste et pour une population importante (plus d'un million d'habitants).

Un autre sujet important concerne les moyens adossés aux compétences de mobilité des AOM. En France, le **système de financement** est assez atypique (composé d'un impôt, le versement de mobilité, de recettes tarifaires émanant de la vente de titres de transport et d'une participation du budget de la collectivité locale).

Mme Moudjed évoque ensuite le thème de la **planification** qui, en France, se réalise depuis une quarantaine d'années à travers des **plans de déplacements urbains**, un outil permettant aux AOM d'identifier des objectifs, de fixer des actions concrètes et de les suivre dans le temps. Mais ces plans de mobilité ne sont qu'un outil et pas une fin en soi : il faut que ces documents puissent identifier des mesures concrètes et volontaires de transfert modal et permettent une articulation entre la politique de mobilité et les autres politiques (d'habitat, de logement, d'urbanisme, les politiques économiques). La desserte des zones économiques notamment est un sujet important souvent intégré dans la politique de mobilité (mise en place par les AOM de « plans de mobilité employeur » en partenariat avec les entreprises du territoire).

En réaction à une question de **M. Suditu** qui cherche à savoir quel est le principal acteur local qui assure la mise en place des politiques au niveau local, **Mme Moudjed** explique que la solution dépend du contexte local. La LOM a institué une instance, le Comité des partenaires, incitant les AOM à dialoguer avec l'ensemble des acteurs du territoire : entreprises, employeurs, associations d'usagers etc.

Le modérateur interroge **Mme Cozma** sur les modalités de coopération entre le ministère de l'Environnement et les autorités locales dans l'élaboration des politiques de mobilité.

Mme Cozma explique que le ministère roumain, qui contrairement au ministère français, n'est pas compétent de prime abord pour les questions de transport, est chargé d'élaborer le cadre légal, les autorités publiques et associations de transporteurs étant responsables de sa mise en œuvre, relevant que les politiques de mobilité sont à ce stade, insuffisantes.

M. Suditu demande alors à **M. Boisguillaume** quels seraient les échanges concrets qui pourraient être proposés par le ministère français aux villes françaises et roumaines sur le sujet de la mobilité.

M. Boisguillaume estime qu'il serait utile d'aborder le sujet des AOM à l'avenir. Le programme « Action Cœur de ville », destiné aux villes moyennes et secondaires, est un autre sujet d'échange. Enfin, en mentionnant une présentation de la ville de La Rochelle, le premier site pilote « Territoire Zéro Carbone » dès 2040 en France, qui sera faite lors du prochain webinaire (vendredi 13 novembre), **M. Boisguillaume** identifie également les systèmes d'énergie et de transports comme des sujets pertinents pour les échanges à venir.

A la question de **M. Suditu** cherchant à savoir si les villes roumaines sont prêtes à passer de la planification urbaine classique à la planification de la mobilité, et quelles sont les principales difficultés auxquelles elles sont confrontées dans l'élaboration des politiques de mobilité durable, **Mme Negulescu** estime que des difficultés importantes demeurent au niveau de la mise en œuvre des PMUD et dans le volet technique des projets (les urbanistes participent à la réflexion stratégique, mais la dimension urbanistique est mise de côté lors de la déclinaison technique du projet). Les articulations entre politiques publiques existent, mais sont à développer encore. L'expertise est encore à développer également : il faut totalement renoncer à des modèles vétustes s'inscrivant dans une logique de fluidisation du trafic sans attention portée à la qualité des diverses zones urbaines, tels que des projets datant d'il y a 20-30 ans, désormais inopportuns et très coûteux, qui sont toujours mis en œuvre aujourd'hui. S'agissant de la dimension métropolitaine, des progrès s'annoncent, notamment sur le plan des transports publics, mais moins sur les autres alternatives.

A la question de **M. Suditu** sur les raisons qui ont conduit à l'émergence de bonnes pratiques, **Mme Moudjed** cite le cadre législatif porteur pour les AOM, depuis 1982. Elle précise qu'actuellement en France le cadre est complètement décentralisé, les politiques de mobilités étant définies et décidées à l'échelle locale (objectifs de réduction des émissions de CO2, de transfert modal, politique tarifaire etc.), avec un accompagnement du gouvernement (co-financement) pour le développement des réseaux de transport.

M. Suditu remercie les intervenants et les organisateurs et lance une invitation pour le prochain webinaire du vendredi 13 novembre sur le thème « *Mobilité et planification urbaine* ». Remarquant que les termes de « partenariat » et de « mentalités » ont été très présents lors des échanges, **M. Suditu** explique que le changement de politiques nécessite un changement de mentalités, et conclut en citant le maire de la ville de Bogota, M. Enrique Penalosa, qui relevait qu'une ville durable et développée n'est pas celle où toute personne pauvre peut s'acheter une voiture, mais celle où les élites utilisent les transports publics.