



# REVUE DE PRESSE

Du 6 mars 2018



- ↳ Le changement climatique nous oblige à repenser la place de la voiture et à réorganiser la ville
- ↳ Faut-il réduire la place de l'automobile en ville ?
- ↳ Anne Hidalgo persiste dans la bataille des berges de Seine
- ↳ Thierry Mallet : « En Allemagne, la concurrence a permis la revitalisation des petites lignes ferroviaires »
- ↳ Simple sursis pour les petites lignes ?
- ↳ Réforme de la SNCF : pour 58% des Français, la grève n'est pas justifiée
- ↳ Thalys ne desservira plus Lille en 2019
- ↳ Contre le harcèlement sexuel dans les transports, l'Île-de-France teste l'arrêt à la demande
- ↳ L'Île-de-France s'engage contre le harcèlement dans les transports
- ↳ Île-de-France : les affiches de la campagne contre le harcèlement dans les transports critiquées par des internautes
- ↳ Nouvelle campagne de Tisséo contre le harcèlement sexuel dans les transports toulousains
- ↳ Quel bilan pour les cars « Macrons » deux ans après leur mise en place à Limoges ?
- ↳ *Déplacements des agents* – Indemnité kilométrique vélo : le coup de pédale des collectivités
- ↳ Mobilité : l'échange de données est-il gagnant-gagnant ?
- ↳ Daimler détient 100% du leader de l'autopartage Car2go

# Le changement climatique nous oblige à repenser la place de la voiture et à réorganiser la ville

<https://www.huffingtonpost.fr> - 06/03/2018 07:00 CET | Actualisé il y a 2 heures



AFP

**C'est le vrai sens de la bataille des voies sur berge :** [Corinne Lepage](#) Avocate, Ancienne députée européenne Cap21, ancienne ministre de l'Environnement

**Le changement climatique nous oblige à repenser la place de la voiture et à réorganiser la ville.**

Georges Pompidou disait qu'il fallait adapter la ville à la voiture. 50 ans plus tard, nous devons procéder au mouvement inverse et au-delà changer les usages pour aller vers un transport compatible avec la santé humaine (pollution atmosphérique) et la réduction massive des gaz à effet de serre.

Il y a plus de 20 ans, la loi sur l'air (loi LAURE ou loi Lepage) avait tenté de s'attaquer au problème en mettant en place les éléments d'information (surveillance de la qualité de l'air), la planification (plan protection de l'atmosphère et plan de déplacements urbains pour respecter les normes de qualité de l'air et fixer les moyens pour y parvenir) des mesures techniques et fiscales et l'installation de stations GNV GPL ou de recharges électriques.

Cette loi n'a été réellement appliquée dans ses dispositions concrètes qu'au milieu des années 2010, la loi sur la transition énergétique ayant repris purement et simplement un certain nombre des dispositions de la loi de 1996. Cette application a été rendue possible par le fait que le contexte juridique a profondément changé à la fois sur le front du changement climatique, devenu indéniable et surtout sur celui des conséquences délétères de la pollution de l'air sur la santé humaine (48.000 morts anticipées par an en France). La Cour de Justice de l'Union européenne puis le conseil d'État ont considéré que les Etats avaient en matière de lutte contre la pollution de l'air une obligation de résultat et non pas une obligation de moyens ce qui est tout à fait nouveau et qui oblige les collectivités publiques, qu'il s'agisse de l'État ou des collectivités locales, à agir pour réduire effectivement la pollution.

Le risque pour un responsable politique de voir engager sa responsabilité pénale n'est certainement pas étranger à cette situation en France où le délit de mise en danger délibéré d'autrui par manquement à une obligation particulière de sécurité ou de prudence est de plus en plus évoqué sur ces sujets. Dès lors que l'obligation est une obligation de résultat, il y a manifestement une faute de la part des pouvoirs publics à ne pas satisfaire à cette obligation. De plus, la condamnation probable des pays en infraction au regard du droit communautaire par la Cour de Justice de l'Union européenne renforce encore le caractère fautif de l'action de l'État -rajoutons au passage qu'un décret de 2016 a prévu que si la France est poursuivie pour infraction au droit européen et si l'affaire relève de la compétence des collectivités, la responsabilité financière de celles-ci peut être engagée.

Cette responsabilité a priori de l'Etat ne dispense pas les collectivités locales d'agir à leur niveau. La difficulté tient à ce que la loi maintient les restrictions de circulation temporaires au moins dans le giron de l'État. Ainsi, le refus de ce dernier d'ordonner la circulation différenciée lors de pics de pollution à Paris, malgré la demande formulée par la maire de Paris, est éminemment contestable dans la mesure où la substitution de l'obligation de résultat par l'obligation de moyens ne laisse plus aucune place à l'opportunité. Aux collectivités locales, il reste donc l'aménagement de l'espace urbain et les politiques de long terme.

Ce mouvement de droit n'est pas propre à la France puisque de nombreuses villes européennes ont pris des mesures draconiennes pour lutter contre la pollution de l'air avec en particulier l'interdiction des véhicules diesels. Ces mesures qui auraient paru plus qu'intempestives voici une dizaine d'années sont désormais banales et, la justice allemande vient de confirmer leur légalité conduisant à l'interdiction de circulation de plus de 10 millions de véhicules dans certaines villes allemandes.

La réorganisation des villes est également à l'ordre du jour. Le péage urbain à l'exemple de celui institué à Londres, la piétonnisation croissante de rues et la limitation des centres-villes aux seuls véhicules appartenant aux riverains sont des mesures plus que fréquentes.

Il est temps que la mobilité soit vu sous l'angle de l'usage et non plus sous l'angle de l'usager automobile. Le travailleur en horaires décalés, les professionnels nécessitant un utilitaire, les métiers soumis à un déplacement individuel ont leur place dans la ville à côté des habitants des villes en question et ce avec une définition des modes et des types de déplacement.

Le développement de mobilités douces est plutôt bien maîtrisé par les parisiens avec 90% de leurs déplacements trajet-travail selon ce mode, à contrario d'une ville où 50% de l'espace est consacré aux mobilités thermiques.

Ces changements d'habitudes se heurtent évidemment à des réactions vives des automobilistes. Il va de soi que ces changements doivent s'accompagner de moyens corrélatifs permettant de se passer de la voiture ou de se diriger vers des véhicules hybrides et électriques. En particulier, des parkings gratuits à l'entrée des villes doivent permettre aux habitants des banlieues de pouvoir se déplacer aisément. Il n'y a évidemment pas que la voiture individuelle. La question des camions, du transport des derniers kilomètres, de la réduction des hypermarchés aux entrées de ville et d'un renouveau du commerce de centre-ville sont également des sujets à traiter par les villes et communautés urbaines.

Cette nouvelle approche rejoint la prise de conscience de la société dans son ensemble des transformations inéluctables auxquelles nous devons procéder.

Elle est liée à la responsabilité collective au regard du changement climatique. Le fait que de grandes villes à l'instar de New York rejoignent le grand mouvement en faveur de la justice climatique n'est pas anodin. C'est précisément parce que le pouvoir politique central et international paraît totalement impuissant à agir effectivement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre que les acteurs de la société civile, dont les collectivités locales font intégralement partie, se mettent en mouvement. Plus de 700 procès dans le monde sont aujourd'hui menés à la fois contre des Etats dont l'action apparaît insuffisante (à l'exemple de Urgenda aux Pays-Bas) ou contre des sociétés considérées comme largement responsables des émissions de gaz à effet de serre.

C'est donc la justice et le droit qui prennent le relais de l'action politique nationale jugée trop lente et insuffisante. Mais, le droit de l'environnement doit également s'adapter. Conçu pour protéger l'environnement, pour mesurer les impacts des projets, il est aujourd'hui parfois détourné de son objectif majeur pour s'opposer à des changements ou des infrastructures conçues précisément pour changer de modèle énergétique et/ou changer d'habitude.

Là aussi, le droit devra évoluer pour introduire des priorités. Les États-Unis ont montré le chemin puisque le juge fédéral a considéré, en matière de changements climatiques, que le droit de vivre et par voie de conséquence la lutte contre le dérèglement climatique étaient supérieurs à la Constitution américaine. La renaissance du droit naturel, comme valeur fondamentale du droit, s'inscrit dans cette logique qui est également celle de la déclaration universelle des droits de l'humanité.

# Faut-il réduire la place de l'automobile en ville ?

La Gazette des Communes - Publié le 05/03/2018 • Par Arnaud Garrigues



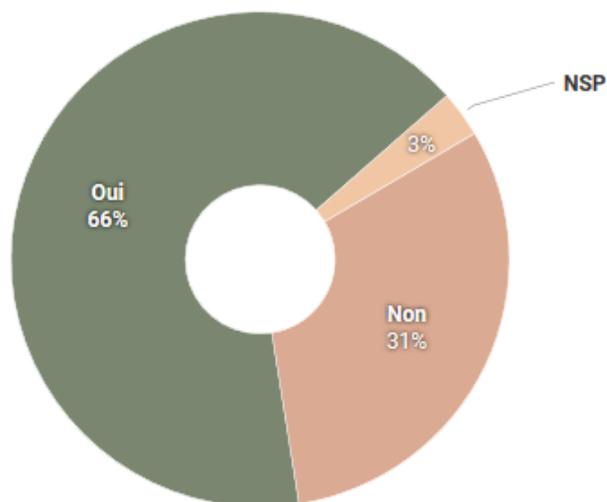
La Gazette / Pascale Distel

**Parce que votre opinion nous intéresse, La Gazette a constitué un panel de fonctionnaires territoriaux que nous interrogeons sur l'actualité des politiques publiques et du statut de la fonction publique. Cette semaine : faut-il réduire la place de l'automobile en ville ?**

Ces dernières décennies, tout a été fait pour faciliter la circulation et le stationnement des automobiles en ville. Mais la situation évolue car de plus en plus d'élus estiment qu'il est de leur devoir de limiter la place de la voiture. La raison en est simple : les pollutions générées et les menaces sur la santé ne sont plus supportables. L'heure est aussi au développement des mobilités actives (marche et vélo), d'autant que la plupart des déplacements urbains sont de courte distance et ne justifient pas l'usage d'un véhicule.

Par ailleurs, à Paris, la voiture ne représente que 10 % des déplacements, mais occupe 50 % de l'espace public. Cette évolution est donc un enjeu pour rendre plus agréable le cadre de vie urbain en le réaménageant. C'est ce qu'ont compris 66 % des territoriaux, qui plébiscitent ce choix.

## Faut-il réduire la place de l'automobile en ville?



Source: La Gazette du 5 mars 2018 - Infographie: E. Clément • [Get the data](#)

### Références

Etude réalisée par B2B Intelligence auprès d'un échantillon représentatif de 1 651 agents de la fonction publique territoriale sur internet du 10 au 24 janvier 2018 (216 répondants).

# Anne Hidalgo persiste dans la bataille des berges de Seine

Public Sénat - Lundi 05 mars 2018 à 09:14 - Par Par Fabienne FAUR



**La déjà longue "bataille" des berges de Seine est relancée lundi : la maire PS de Paris Anne Hidalgo a annoncé qu'un nouvel arrêté permanent de...**

La déjà longue "bataille" des berges de Seine est relancée lundi : la maire PS de Paris Anne Hidalgo a annoncé qu'un nouvel arrêté permanent de piétonnisation serait signé dans la semaine, ignorant la "main tendue" et le scénario "progressif" de l'élue francilienne Valérie Pécresse (LR).

"Dès cette semaine, avec le soutien de l'Etat qui accompagne cette démarche, je vais prendre un arrêté, mobilisant les pouvoirs de police du maire, pour maintenir la piétonnisation" de la rive droite au centre de Paris, a affirmé la maire de la capitale dans Libération.

Cet arrêté "fondé sur la protection et la valorisation du site à des fins patrimoniales et touristiques (...) ne nécessite de conduire ni une nouvelle étude d'impact, ni une nouvelle enquête publique, ni une nouvelle concertation", a précisé un communiqué de la Ville.

Le tribunal administratif de Paris a annulé le 21 février la piétonnisation de la voie Georges-Pompidou au coeur de la capitale, devenue en septembre 2016 un Parc des Rives de Seine qui a accueilli "plusieurs centaines de milliers" de promeneurs et cyclistes, a assuré la Ville.

Depuis presque deux ans, la piétonnisation de ces 3,3 km de voie, pour lutter contre la pollution de l'air, suscite les passions et les batailles de chiffres sur la pollution, les embouteillages, etc., entre d'une part la gauche et les écologistes parisiens et d'autre part la droite francilienne, dont la présidente de la Région Ile-de-France, partie prenant du recours judiciaire, est le fer de lance.

La semaine dernière, Mme Pécresse a proposé à Mme Hidalgo une rencontre, "dans un esprit de co-construction".

Lundi matin l'élue francilienne a mis "sur la table un scénario alternatif de piétonnisation, un scénario progressif" avec une réouverture partielle à la circulation des voitures en semaine, sur une seule voie et à 30km/h. En 2020, elle ne serait ouverte qu'aux véhicules propres, avant piétonnisation totale en 2021, a-t-elle expliqué sur France Inter.

**- La "résistance" s'organise -**



*Valérie Pécresse, le 30 janvier 2018 à Paris - AFP/Archives*

"Tout ça nécessite un peu de temps", a réaffirmé Mme Pécresse en conférence de presse, "ça nécessite surtout de s'écouter les uns les autres et de respecter chaque territoire et chaque Francilien. Une décision unilatérale en matière de circulation cause beaucoup de souffrances et de galères à des centaines de milliers de personnes", a-t-elle ajouté.

Une "prétendue main tendue (qui) consiste à voir revenir les voitures sur les berges", a balayé sur Twitter Bruno Julliard, premier adjoint parisien, en pointant une "posture" de l'élue LR. "Savez-vous que la préfecture de police est totalement hostile à la coexistence d'une voie piétonne avec des voitures?", a-t-il ajouté.

La ministre des Transports Elisabeth Borne, comme quelques uns de ses collègues, a apporté dimanche son soutien à la piétonnisation : "Le sens de l'histoire, c'est de réduire la place de la voiture. Remettre des voitures sur les voies sur berges, personne ne comprendrait".

"Ne cédon pas à la tentation d'une réouverture", ont également fait valoir les élus parisiens d'opposition de l'UDI-MoDem, dans un communiqué de presse lundi, en plaidant la concertation et en demandant à Mme Hidalgo "de saisir cette main tendue" de Mme Pécresse, dont ils ont retenu les "propositions positives" (parking-relais, ligne de bus écologique, etc).

Une réouverture aux véhicules motorisés, "qu'elle soit temporaire, périodique ou réservée aux seuls véhicules propres, serait incomprise par une majorité de Parisiens, qui ont su s'approprier ce nouvel espace de liberté, de respiration et de promenade", ajoutent les élus centristes.

Même écho à la Région, où les centristes font partie de la majorité de Mme Pécresse et voient dans la piétonnisation "un acquis sur lequel il ne serait pas raisonnable de revenir".

En attendant, la "résistance" s'organise dans l'opinion, comme l'écrivait lundi l'association de cyclistes Paris en Selle.

Une manifestation de soutien aux berges piétonnes aura lieu samedi et une pétition a recueilli en une semaine près de 26.000 signatures.

# Thierry Mallet : « En Allemagne, la concurrence a permis la revitalisation des petites lignes ferroviaires »

LE MONDE ECONOMIE | 05.03.2018 à 10h44 • Mis à jour le 05.03.2018 à 19h11 | Propos recueillis par Éric Béziat



**Dans un entretien au « Monde », le PDG de Transdev, filiale de la Caisse des dépôts, explique pourquoi sa société milite depuis des années en faveur de l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire.**

## **Quels seraient les avantages de la concurrence pour les usagers ?**

La concurrence a pour vertu principale d'obliger l'opérateur à se poser la question du service rendu au passager et donc d'améliorer la qualité de service. Le deuxième effet, c'est la réduction du coût pour la collectivité. En Allemagne, où nous sommes deuxième opérateur de trains régionaux derrière la compagnie historique, la Deutsche Bahn (DB), le coût de l'exploitation atteint 15 euros par train-kilomètre contre 23 euros en France.

Et puis il y a une autre conséquence bénéfique – pas forcément attendue –, qui est la revitalisation des petites lignes. Par exemple, nous exploitons une ligne dans la région de Düsseldorf. Quand nous l'avons reprise à la DB, en 1999, elle était fréquentée par 500 passagers par jour. Aujourd'hui, plus de 23 000 personnes l'empruntent quotidiennement.

Ces cas ne tiennent pas du miracle. Ils existent parce que nous améliorons le service rendu. Davantage d'amplitude horaire, du matériel neuf, plus de fréquence...

## **Mais la concurrence n'a-t-elle pas fait fortement augmenter les prix dans certains cas ?**

Cela a pu être vrai pour les trains commerciaux non subventionnés, comme les TGV, ou dans le système de franchises existant en Grande-Bretagne, où le nouvel opérateur décide des fréquences et des prix. Mais la concurrence a toujours plutôt eu pour effet de faire baisser les coûts et les prix surtout lorsqu'elle est encadrée.

En Suède, nous exploitons une ligne entre Stockholm et Malmö. Le choix de Transdev a été d'offrir une solution alternative moins chère face à l'opérateur historique. Pour les trains régionaux subventionnés, qui représentent le marché cible de Transdev, c'est la région qui fixe le prix des billets et décide de ce qu'elle fait de la baisse des coûts induite par la concurrence.

Sur ces lignes régionales, les cheminots critiquent l'obligation de quitter la SNCF pour se retrouver salarié d'une nouvelle société...

L'obligation de transfert des personnels exploitant la ligne qui change d'opérateur est nécessaire pour garder les compétences clés et assurer ainsi la continuité du service. Mais ce transfert se fera avec les éléments clés du contrat de travail : même rémunération, même garantie d'emploi, même système de prévoyance.

Ce que nous changerons, en revanche, c'est l'organisation du travail. Et c'est ce qui nous permet d'être plus efficaces. Les salariés sont plus polyvalents. Par exemple, en Bretagne, sur la ligne Carhaix-Paimpol-Guinguamp, que Transdev exploite pour le compte de la SNCF, le conducteur conduit des trains de voyageurs ou de travaux, réalise des tâches simples d'entretien, fait les pleins, accueille les usagers et veille à la propreté du train.

La polyvalence des agents facilite aussi le roulement des personnels, la gestion des périodes de congés des agents, et permet de s'adapter plus aisément. Ce sont des changements positifs. Les tâches sont plus riches et plus variées, les responsabilités plus larges. J'invite les cheminots français à rendre visite à nos équipes en Allemagne. Ils y verront des salariés satisfaits de leur travail.

**Selon vous, cela peut-il donc marcher ?**

J'en suis convaincu. Pour faire de cette ouverture un succès, nous proposons de mettre en œuvre une transition progressive, qui intègre à la fois les enjeux de compétitivité et les paramètres sociaux. Il y a toutefois un point important qui conditionnera la pleine réussite de l'arrivée de la concurrence : il s'agit de l'égalité de traitement entre les opérateurs.

Cela implique que la gouvernance de SNCF Réseau et SNCF Gares garantisse un même accès à tous aux voies ferrées et aux gares. C'est là un point négatif du système allemand. Il y a, outre-Rhin, beaucoup de contentieux avec la DB, et en particulier DB Netz, le gestionnaire d'infrastructure.

Le bon modèle me semble être celui de l'énergie en France, où RTE et Enedis ont une gouvernance indépendante de celle d'EDF et où l'autorité de régulation – la CRE – est très puissante. Il faudra que le gendarme du rail, l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), dispose de pouvoirs équivalents.

# Simple sursis pour les petites lignes ?

Mobilités Magazine - 06/03/2018 par Michel Chlastacz

À l'inverse de Jean-Cyril Spinetta, Edouard Philippe estime qu' « *on ne ferme pas 9000 kilomètres de lignes depuis Paris* », ce qui rassure les régions et offre un sursis à ces lignes, sans proposer rien de concret.

« *Quant on veut tuer son chien, on lui donne la rage* », dit-on.

C'est ce qui se passe avec ces « *petites lignes capillaires voyageurs* » stigmatisées dans le rapport Spinetta, parce qu'elles ne totalisent que 2% des voyageurs sur le tiers du réseau. Pourtant, les symptômes du mal sont simples à identifier. Une offre et des fréquences aussi inadaptées que squelettiques (du type trois allers-retours journaliers) auxquelles s'ajoute la lente dégradation des infrastructures en raison d'une maintenance *a minima* depuis des décennies. Plus une exploitation SNCF aussi coûteuse qu'inadaptée, puisque ces lignes sont soumises aux critères réglementaires de l'ensemble du réseau. Un ensemble de fait qui alimente cette inéluctable « spirale du déclin ».

Une tendance renforcée par un « autisme ferroviaire » franco-français qui ignore les solutions mises en œuvre ailleurs en Europe : gestion décentralisée liée aux pouvoirs locaux, offre cadencée, matériels bien dimensionnés, tarification adaptée et maintenance sur mesures.

Les « Sociétés Publiques Locales » préconisées par Région de France pour gérer les lignes ouvertes à la concurrence offriraient-elles une piste ? Elles ont au moins l'intérêt d'ouvrir... le débat !

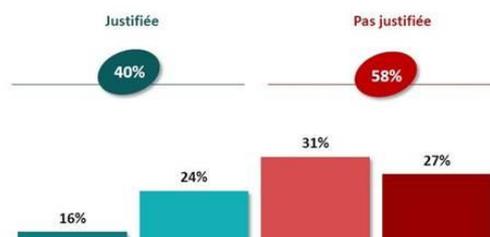


# Réforme de la SNCF : pour 58% des Français, la grève n'est pas justifiée

Public Sénat - Lundi 05 mars 2018 à 11:17

## “ La perception de la grève des cheminots

Q. La grève des cheminots prévue le 22 mars prochain contre la réforme de la SNCF vous paraît-elle justifiée ou pas justifiée ?



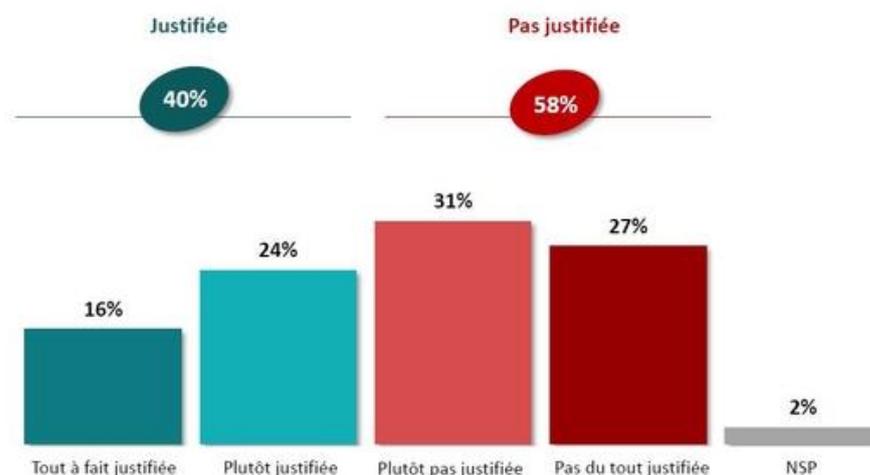
Selon notre sondage Opinion Way pour Public Sénat, Les Échos et Radio Classique, réalisé dans le cadre de la venue du secrétaire général de la CFDT, Laurent Berger, 58% des Français estiment que la grève des cheminots prévue le 22 mars « n'est pas justifiée ».

Depuis que le gouvernement a annoncé le lancement prochain de la réforme ferroviaire, les syndicats représentatifs se sont donnés jusqu'au 15 mars pour décider d'une éventuelle grève. Cela dépendra du résultat de la concertation et du contenu du projet de loi d'habilitation des ordonnances que devrait présenter Édouard Philippe le 14 mars.

Le calendrier coïncide avec la volonté de la CGT cheminot qui souhaite lancer la grève le 22 mars, soit le même jour qu'une manifestation nationale de la fonction publique. Mais selon notre sondage, 58% des Français estiment que ce mouvement social n'est pas justifié contre 40% qui le soutiennent.

## “ La perception de la grève des cheminots

Q. La grève des cheminots prévue le 22 mars prochain contre la réforme de la SNCF vous paraît-elle justifiée ou pas justifiée ?

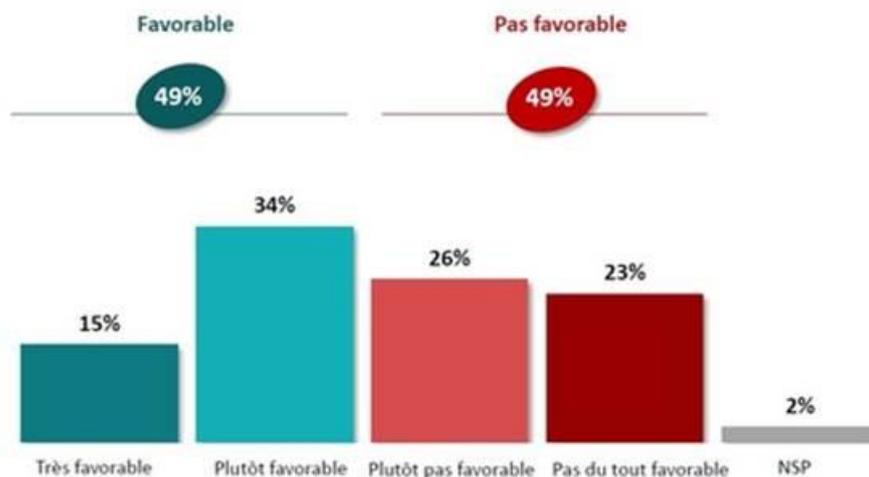


Et la possibilité évoquée par le gouvernement de passer par des ordonnances pour accélérer la réforme ferroviaire, laisse les Français partagés : 49% y sont favorables et 49% ne le sont pas.



# L'opinion sur l'utilisation des ordonnances dans le cadre des réformes menées par le gouvernement

Q. Etes-vous favorable ou non à l'utilisation des ordonnances dans le cadre des réformes menées par le gouvernement depuis le début du quinquennat ?



Méthodologie :

Échantillon de 1015 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. L'échantillon a été constitué selon la méthode des quotas, au regard des critères de sexe, d'âge, de catégorie socioprofessionnelle, de catégorie d'agglomération et de région de résidence.

# Thalys ne desservira plus Lille en 2019

<http://www.lilletransport.com/>Publié le 5 mars 2018



## Lille, future ex-métropole européenne ?

Lille-Bruxelles en train, c'est d'abord une longue et belle histoire qui débute il y a 25 ans : des trains classiques, opérés conjointement par la SNCF et la SNCB, relient alors les deux villes en 1h10. Puis, tout change avec la construction de la gare Lille Europe et le lancement, en 1994, de la liaison Eurostar Bruxelles-Londres. La capitale belge se trouve désormais à 35 minutes de Lille, plus proche que Paris (1h), et l'agglomération lilloise, située au carrefour des axes Paris/Londres/Bruxelles/Amsterdam, s'assume en véritable métropole européenne. Avec cette nouvelle liaison rapide, non seulement le nombre de passagers augmente, mais un nouveau créneau se développe, celui des « navetteurs » qui l'empruntent quotidiennement pour aller travailler à Bruxelles.

Cette ligne internationale, d'abord opérée par TGV et Eurostar, voit en 2014 l'arrivée de la marque Thalys. La SNCF et la SNCB offrent aux 500 navetteurs quotidiens (300 dans le sens Lille-Bruxelles et 200 dans l'autre sens) un abonnement leur permettant d'accéder aux trains des trois marques commerciales. Même s'il ressemble à ceux qu'utilisent les milliers de professionnels partout en France, la nature internationale et multi-opérateurs de cet abonnement le rend incompatible avec les réservations en ligne ou avec les machines automatiques. Qu'à cela ne tienne, les navetteurs font contre mauvaise fortune bon cœur.

Mais après des années de lune de miel entre clients et exploitants, la situation commence à se dégrader. Depuis 2009, l'accès aux Eurostar vers Lille devient de plus en plus difficile, jusqu'à être réduit, début 2017, à une seule voiture : suite à un article incendiaire paru dans le DailyMail, une nouvelle vague sécuritaire impose de séparer les voyageurs restants dans l'espace Schengen de ceux traversant la Manche. Ainsi, sous haute surveillance, seuls 50 voyageurs peuvent monter à bord, dont dix qui devront voyager debout. Quid des 250 autres navetteurs ? Ils se répartissent, pour rentrer dans leurs pénates, sur deux trains, un Thalys de 17h17 et un TGV de 19h17. Cela reste encore jouable.

Début février 2018, Eurostar annonce l'ouverture de la ligne Londres-Amsterdam, avec un potentiel comparable à celui du Paris-Amsterdam, mais, surprise ! Lille ne sera pas desservie.

Mars 2018, nouveau coup dur pour la métropole, mais, cette fois, c'est la société Thalys qui régale ! On découvre, dans un rapport d'activité publié en ligne, que Thalys envisage d'arrêter l'exploitation de la ligne Amsterdam-Lille à partir de 2019. Thalys confirme ; la société préfère desservir l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ou Marne-la-Vallée Chessy (Disneyland Paris) et se projeter sur le marché des grandes villes françaises. Elle exclura cependant Lille, prétextant une fréquentation trop faible (25 %) à son goût, un chiffre que contestent les navetteurs qui, eux, constatent chaque jour que les trains sont bien remplis. Qu'à cela ne tienne ! Les Thalys ne s'arrêteront donc plus à Lille.

Sans Thalys et avec un accès restreint aux Eurostar, dont la desserte de Lille peut à tout moment s'arrêter, les 300 navetteurs et autres voyageurs lillois n'ont plus qu'une seule option pour rentrer de Bruxelles : le TGV de 19h17. Avec des trains du matin aux horaires moins que fiables, voire annulés, depuis octobre 2017, les journées deviennent longues et les trajets compliqués ; il est de plus en plus difficile pour les lillois de concilier vie professionnelle et vie familiale. Pire, sans l'assurance d'une liaison ferroviaire fiable et rapide, c'est leur emploi même qui est menacé.

Cette diminution programmée des dessertes est d'autant plus surprenante que viennent de débiter des travaux de rénovation et de modernisation de la gare Lille Europe pour un budget de 14 millions d'euros. Sans compter que ces décisions successives affectent clairement le statut de Lille comme métropole européenne, et, par ricochet, le développement économique de toute l'agglomération lilloise et de la région Hauts-de France, qui s'en trouvent ainsi déclassées au niveau européen.

Avec la parution du rapport Spinetta et les discussions qui commencent sur l'avenir de la SNCF et sur la place du transport ferroviaire dans l'aménagement de nos territoires, l'exemple de la liaison Lille-Bruxelles, dont la pérennité inquiète avec raison les voyageurs, se révèle on ne peut plus parlant.

# Contre le harcèlement sexuel dans les transports, l'Île-de-France teste l'arrêt à la demande

Le Figaro - Par Guillaume Descours - Mis à jour le 05/03/2018 à 13h53 | Publié le 05/03/2018 à 12h42



«Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel» peut-on lire sur les affiches. - Crédits photo : @Île-de-France Mobilités

Des milliers d'affiches vont être installées dans les transports en commun franciliens pour «responsabiliser les usagers» contre le harcèlement. Cette campagne s'accompagne aussi du début de l'expérimentation des arrêts à la demande dans les bus à partir de 22 heures, en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis.

Les transports en commun sont un lieu à risque pour les femmes. En 2016, une étude de la Faut révélait que 87% des usagères déclarent y avoir déjà été victimes de [harcèlements sexistes ou sexuels](#), d'agressions sexuelles ou encore de viols. Pour lutter contre ce phénomène, la région francilienne, Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF lancent ce lundi une campagne de lutte contre le harcèlement. «43% des violences graves contre les femmes sont commises, non pas dans la rue mais dans les transports», a expliqué la présidente de la Région Île-de-France, [Valérie Pécresse](#), sur France Inter, précisant que cette campagne «est censée libérer la parole».



Des milliers d'affiches vont être installées pour sensibiliser et responsabiliser tous les usagers des transports en commun. On peut y voir trois femmes tenant une barre de métro. Derrière elle, un animal, soit un ours, soit un requin, ou encore un loup, à l'aspect menaçant. «Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel. Victimes ou témoins, donnez l'alerte!», peut-on aussi lire sur les affiches. «L'idée, c'est de pousser à agir, car il y a actuellement une sous-déclaration. Hommes et femmes doivent tous se sentir concernés», explique Valérie Pécresse dans une interview à [20 minutes](#). Au total, ce sont près de 4100 affiches qui seront installées sur le réseaux RATP et SNCF Transilien et 4750 dans les bus de la RATP.



 Valérie Péresse   
@vpecresse

Pour ne plus se taire face au harcèlement sexuel dans les transports d'Ile-de-France, la Région @iledefrance lance avec @IDFmobilités @GroupeRATP et @Actu\_Transilien une grande campagne dans laquelle les harceleurs sont des prédateurs symbolisés par des animaux #StopHarcèlement

10:34 - 5 mars 2018

  91 personnes parlent à ce sujet

La campagne a pour objectif de sensibiliser les voyageurs et de les responsabiliser face aux situations de harcèlement. Plusieurs outils sont mis à leur disposition pour les signaler: le numéro d'alerte 31.17, le SMS 31.177, l'application 31.17, les bornes d'appel ou encore les agents présents dans les transports. Le numéro d'appel est d'ailleurs de plus en plus utilisé, selon [Le Parisien](#), qui explique que 47.000 appels ont été passés entre janvier et octobre 2017 contre 15.000 appels en 2015. «Lors d'une alerte au 3117 ou au 31.177, la victime ou le témoin est mis en relation avec l'un des 45 agents qui se relaient 24h/24, 7j/7. Après analyse et localisation de la victime ou du témoin, les équipes de sûreté les plus proches se rendent sur place», précise SNCF Transilien sur son compte Twitter.

### L'arrêt à la demande des bus expérimenté

Outre cette campagne de sensibilisation, ce lundi marque également le début de [l'expérimentation de l'arrêt à la demande dans les bus](#) à partir de 22 heures. «Elle va se faire sur une dizaine de lignes de bus en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne. La phase de test va durer un peu plus de six mois. À l'issue de celle-ci, nous regarderons si ce service est en adéquation avec les besoins des usagers, s'il permet un respect du temps de parcours pour le bus», explique une source à Île-de-France Mobilités contactée par *Le Figaro*. Cette solution, qui existe déjà aux États-Unis et au Canada, est également testée à Bordeaux actuellement. Elle a pour objectif de réduire le temps de parcours à pied pour les voyageurs circulant en soirée. «Ce sont les élus du conseil d'administration, et notamment Valérie Péresse, qui décideront si l'arrêt à la demande a pour vocation de s'étendre», précise cette même source.



 IDF Mobilités   
@IDFmobilités

.@vpecresse : "Île-de-France Mobilités met aussi en place dès aujourd'hui l'expérimentation des arrêts à la demande dans les bus de nuit pour renforcer la sécurité des voyageurs dans les #TransportsIDF" #StopHarcèlement [iledefrance-mobilités.fr/wp-content/upl...](http://iledefrance-mobilités.fr/wp-content/upl...)

10:31 - 5 mars 2018

  Voir les autres Tweets de IDF Mobilités

Ce nouveau plan de lutte contre le harcèlement sexuel a été salué par Marlène Shiappa. La secrétaire d'État chargée de l'Égalité entre les femmes et les hommes a indiqué que «ces actions viennent compléter efficacement l'action menée par le gouvernement». Et de préciser: «Les collectivités qui ont la compétence transports ont un rôle majeur à jouer dans l'abaissement du seuil de tolérance de la société au harcèlement de rue en général et dans les transports en particulier, objectif que nous devons atteindre collectivement».

<http://premium.lefigaro.fr/actualite-france/2018/03/05/01016-20180305ARTFIG00112-l-le-de-france-lance-une-campagne-contre-le-harcèlement-dans-les-transports.php>

# L'Ile-de-France s'engage contre le harcèlement dans les transports

Bus & Car Connexion – Le 05 mars 2018



La campagne présente le harceleur comme un prédateur. © DR

**Témoins indifférents.** 43% des violences graves faites aux femmes dans l'espace public se déroulent dans les transports en commun. Ce chiffre s'ajoute aux constatations relevées dans les enquêtes menées en 2016 et 2017, notamment par la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) : 46% des femmes interrogées déclarent que, face à une situation de harcèlement, elles n'ont pas pu ou pas su réagir. Quant aux témoins, ils restent indifférents dans 9 cas sur 10. Pour en finir avec cette situation, Ile-de-France Mobilités, la RATP et SNCF Transilien viennent de mettre en place un dispositif dédié de lutte contre le harcèlement sexuel.

**Arrêts à la demande dans les bus.** Une appli, un numéro de téléphone et un numéro de signalement par SMS sont désormais disponibles 24h/24, avec une cellule de traitement des signalements gérée conjointement par les deux opérateurs. « L'objectif est de libérer la parole et pousser les victimes et les témoins à agir », déclare Valérie Pécresse, présidente de la Région Ile-de-France. Une campagne de communication vient relayer le message du 5 au 27 mars. D'autre part, la région lance l'expérimentation des arrêts à la demande sur les bus en fin de soirée. Une dizaine de lignes seront concernées en Seine-Saint-Denis (réseau TRA), et en Seine-et-Marne, autour de Melun.

# Ile-de-France : les affiches de la campagne contre le harcèlement dans les transports critiquées par des internautes

Le Monde.fr avec AFP | 05.03.2018 à 15h48 • Mis à jour le 05.03.2018 à 19h03

**Des internautes ont dénoncé des choix graphiques d'une campagne lancée ce lundi, qui selon eux ne permettent pas de rendre compte du caractère « banal » des harceleurs.**

Une campagne d'information et un numéro d'alerte unique (le 31 17) pour tous les transports en commun d'Ile-de-France ont été lancés lundi 5 mars à Paris. Le but annoncé est de « *libérer la parole des femmes* » confrontées au harcèlement sexuel, de sensibiliser les témoins généralement passifs et de punir les « *prédateurs* ».

#StopHarcèlement Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel, victimes ou témoins donnez l'alerte !  
Lancement d'u... <https://t.co/i4vUm5GTGU> — GroupeRATP (@Groupe RATP)

Si la prise de conscience du harcèlement dans les transports a été saluée, le choix des affiches présentées fait débat. La campagne, qui proclame « *Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel. Victimes ou témoins, donnez l'alerte !* », met en scène plusieurs femmes seules qui tiennent une barre de métro, menacées par un requin, un loup ou un ours.

Cette représentation a déclenché la colère et le ras-le-bol d'internautes qui considèrent que ce choix ne montre pas le caractère « banal » d'un harceleur. « *Pour sensibiliser et éduquer il faut montrer (ou suggérer) la réalité. Le harcèlement est le fait de Monsieur tout le monde !* », note ainsi une internaute.

#StopHarcèlement dans les transports parfait ... mais pourquoi les agresseurs sont-ils des animaux ? Pour sensibiliser... <https://t.co/MNBDCyioAd>

— CelineMalaise (@Céline Malaisé)

« *Si un agresseur = un loup hurlant ou un ours, cela ne va pas pousser beaucoup d'hommes à se remettre en cause* », ajoute un autre.

Si un agresseur = un loup hurlant ou un ours, cela ne va pas pousser beaucoup d'hommes à se remettre en cause. Je m... <https://t.co/aw3tnBXjl1>

— valeriomotta (@Valerio Motta)

La blogueuse féministe Crêpe Georgette a elle aussi dénoncé ce choix et plus généralement une campagne tournée vers les victimes plutôt que vers les autres acteurs qui interviennent après une agression.

un agresseur sexuel a beaucoup plus de chances de ressembler à cela qu'à vos animaux féroces ridicules.  
<https://t.co/N92ObswDvC>

— valerieCG (@CrêpeGeorgette)

Formez les cows boys de la sécurité RATP, formez la police, formez la gendarmerie, permettez des procédures accélérées... <https://t.co/KJX2Tx8qQA> — valerieCG (@CrêpeGeorgette)

## « Ce ne sont pas les hommes qu'on stigmatise, ce sont les prédateurs »

Le choix de la représentation des harceleurs par des animaux a été justifié par Valérie Péresse, la présidente de la région Ile-de-France et d'IDF Mobilités, lors du lancement officiel de la campagne.

« *L'objectif est de libérer la parole, inciter à témoigner et sanctionner les prédateurs* », a-t-elle dit, « *sur le harcèlement, c'est vraiment l'omerta, les femmes le subissent mais c'est compliqué d'aller le dénoncer. C'est là-dessus que comptent les prédateurs* », a insisté l'élue francilienne avant d'ajouter « *ce ne sont pas les hommes qu'on stigmatise, ce sont les prédateurs* ».

Selon diverses enquêtes (Virage 2015, Fnaut 2016, IAU 2016), 43 % des faits de violences graves contre les femmes ont lieu dans les transports en Ile-de-France, 87 % des usagères en France déclarent avoir été victimes de harcèlement sexuel et six femmes sur dix craignent une agression ou un vol, contre trois hommes sur dix.

# Nouvelle campagne de Tisséo contre le harcèlement sexuel dans les transports toulousains

France 3 - Par VA. Publié le 05/03/2018 à 12:16



L'exploitant des transports publics de l'agglomération toulousaine (Tisséo) engage une nouvelle campagne d'affichage pour lutter contre le harcèlement sexuel. En donnant aux victimes et aux témoins des agressions les clés pour réagir.

Un quadragénaire marié et père de 3 enfants, qui accoste une jeune fille de 14 ans à la station Jean-Jaurès, la suit dans le métro et profite de la proximité entre usagers aux heures de pointe pour lui caresser le dos et les fesses... Voilà le type de comportement que l'on peut rencontrer dans le métro toulousain et contre lequel Tisséo engage une nouvelle campagne d'information.

Dans le cas présent, explique Tisséo, grâce à l'alerte effectuée auprès de ses agents, l'individu a été interpellé, remis à la police et jugé. Il a été condamné à 8 mois de prison dont 6 avec sursis et inscription au fichier des auteurs d'infractions sexuelles.

Cet exemple n'est malheureusement pas isolé. Selon une étude menée en 2016 par la fédération nationale des usagers du transport, 87% des femmes ont déjà été victimes de harcèlement dans les transports publics. Mais seulement 2% d'entre elles déposent plainte.

Depuis un an, Tisséo s'est donc mobilisé face à ces situations de harcèlement en participant à un groupe de travail sur la thématique des violences faites aux femmes aux côtés de plusieurs associations.

Tirant les conclusions de ce groupe de travail, l'exploitant du réseau des transports publics lance une nouvelle campagne.

Par voie d'affiches, Tisséo indique les moyens et les systèmes d'alerte mis en oeuvre afin de garantir la sécurité de sa clientèle

L'exploitant, qui rappelle qu'une veille vidéo permanente de plus de 3000 caméras est active sur l'ensemble du réseau, conseille aux témoins d'une situation de harcèlement de s'approcher de la victime et d'impliquer les autres passagers. Tout en alertant les agents Tisséo ou en utilisant l'une des 300 bornes d'appel d'urgence disposées en stations et dans les rames de métro/tram.

Tisséo propose enfin à la victime de l'accompagner pour déposer plainte en associant si possible le témoignage des autres passagers. Plus les auteurs d'agressions seront dénoncés, explique l'exploitant, plus ils sentiront que le climat d'impunité dans lequel ils agissent devient hostile car leurs actes sont interdits par la loi et sanctionnés pénalement.

"A plusieurs on est plus fort !", explique Tisséo qui dit mobiliser tous ses moyens humains et techniques pour mettre fin à ces agressions.

"La victime n'est jamais responsable : aucune tenue, aucune parole, aucun comportement ne peut justifier le harcèlement et les violences sexuelles. Comme quand on déclare un vol ou un accident, la victime est en droit de déclarer qu'elle se sent ou qu'elle a été agressée. Plus les auteurs d'agressions seront dénoncés, plus ils sentiront que le climat d'impunité dans lequel ils agissent devient hostile car leurs actes sont interdits par la loi et sanctionnés pénalement", poursuit l'exploitant du réseau de transport public.

Sur la forme, Tisséo reprend les visuels de monstres utilisés depuis un an, mais en inversant cette fois le rapport de force agresseur / victime. Message principal que Tisséo veut faire entendre : il faut placer les auteurs d'agression en position de faiblesse face aux victimes et aux témoins.

**HARCELEURS,  
AGRESSEURS,  
FROTTEURS:  
C'EST A  
VOUS DE  
TREMBLER.**



© Tisséo

« Auteur d'agression, vous êtes en terrain hostile et seul contre tous », indique ces affiches sur lesquelles les 3 personnages monstrueux mis en scène lors de la première campagne pour illustrer un acte de harcèlement sexiste (l'attouchement, le regard insistant, la parole déplacée) se trouvent aujourd'hui contraints de ressentir eux-mêmes les sentiments qu'ils inspirent aux victimes : la peur et la honte, couplés à l'isolement face à la difficulté.

# Quel bilan pour les cars « Macron » deux ans après leur mise en place à Limoges ?

Le Populaire du Centre - Publié le 05/03/2018



**Les sociétés Isilines (Transdev), Flixbus et Ouibus (SNCF) proposent plusieurs destinations au départ de la gare routière de Limoges, vers des villes de France ou en connexion avec des liaisons européennes. Trois chances de trouver une offre de transport qui correspond aux attentes du voyageur limougeaud.**

Tout d'horizon de l'activité des trois compagnies de transport national et international par car opérant depuis Limoges. En août 2015, la loi « Macron » libéralisait le secteur du transport national de voyageurs par autocar. Trois poids lourds se sont imposés en deux ans sur le marché français, tous représentés au départ de la gare routière de Limoges : Isilines, filiale du groupe Transdev, la start-up allemande Flixbus et Ouibus, filiale de la SNCF. Dans ses différents rapports, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) décrit un secteur en croissance : plus de dessertes proposées globalement, plus de passagers au total, et une légère augmentation du taux d'occupation moyen des autocars (44,7 % au dernier trimestre 2017). À l'échelle nationale, ce secteur employait, au dernier trimestre 2017, 2.166 équivalents-temps plein (+109 par rapport au trimestre précédent), dont 86 % de chauffeurs.

## **Un secteur encore en quête de rentabilité**

Il cherche cependant encore sa rentabilité. Selon des estimations publiées en novembre 2017 par le journal Le Monde, les trois opérateurs auraient cumulé 60 millions d'euros de perte l'an dernier, pour un chiffre global de l'ordre de 180 millions d'euros. Sollicités par Isilines, qui nous fournissait des données de fréquentation au départ de Limoges, nous avons contacté les deux autres transporteurs pour pouvoir présenter les chiffres suivants :

**Combien de passagers transportés depuis Limoges ?** La compagnie Flixbus déclare avoir transporté environ 50.000 passagers depuis Limoges en 2017. Isilines a calculé que 25.000 voyageurs ont choisi Limoges comme destination ou point d'arrivée durant l'année. L'opérateur Ouibus déclare le même total de 25.000 personnes transportées, soit une progression de 50 % par rapport à 2016.

**Quelles lignes sont les plus fréquentées ?** Pour Isilines, « Paris et Toulouse ont été très prisées des Limougeauds ». La compagnie note « une progression vers Orly » et de plus en plus de voyageurs se rendant « en Belgique, en Allemagne et au Royaume-Uni ».

Même tendance pour Flixbus livre son top 5 au départ ou en provenance de Limoges : 1. Toulouse, 2. Paris Bercy, 3. Massy-Palaiseau, 4. Nantes, 5. Poitiers. L'opérateur signale que « c'est la ligne Toulouse-Limoges-Poitiers-Nantes qui a le plus progressé en 2017 ». Du côté de Ouibus, les destinations préférées des Limougeauds ont été Paris, Toulouse et Bordeaux l'an dernier.

**Guerre des prix.** Le Limougeaud se propose plusieurs tarifs selon les compagnies, à comparer en fonction des services proposés ou non à bord des cars. On peut trouver des Limoges\Paris et Limoges\Orly à partir de 12 € chez Isilines, des lignes directes à destination de Paris et Orléans à partir de 15 € chez Ouibus, et des Limoges-Paris Bercy dès 9,90 euros avec Flixbus. De nouvelles dessertes, parfois temporaires. Flixbus va ouvrir à partir de fin avril et jusqu'en septembre une desserte directe des aéroports parisiens Orly\CDG, via un trajet de nuit. Une nouvelle ligne devrait aussi voir le jour début juillet pour « renforcer l'offre vers Toulouse et proposer de nouvelles destinations internationales directes : Barcelone (de jour), Bruxelles et Anvers (de nuit) ». Isilines a pour sa part mis en place, jusqu'au 10 avril, des trajets vers les stations de ski de Val Thorens et Méribel.

**Rail-route.** Le centre intermodal d'échanges de Limoges (Ciel) a été inauguré en septembre 2000, après un investissement de plus de dix millions d'euros réalisé par le conseil général (aujourd'hui départemental) de la Haute-Vienne, la ville de Limoges, l'Etat, la SNCF, Le Conseil régional du Limousin, l'Union européenne et la Chambre de commerce et d'industrie. L'enjeu était de raccorder la gare des Bénédictins, en plus des liaisons régionales TER par car, au réseau des autocars des transports départementaux, aux lignes de transports en commun de Limoges Métropole. Les cars « Macron » sont venus depuis compléter l'offre.

# Déplacements des agents - Indemnité kilométrique vélo : le coup de pédale des collectivités

Localtis Info - 05/03/2018 Morgan Boëdec / Victoires éditions



Pour aider les agents dans leurs déplacements domicile-travail, les collectivités sont de plus en plus nombreuses à proposer une indemnité kilométrique vélo (IKV). Ce 2 mars, le maire d'Angers et le député du Maine-et-Loire ont lancé un appel pour que les élus des grandes villes s'emparent de ce dispositif facultatif mais légalement possible et réputé efficace. Du côté des ministères et des établissements publics, un premier bilan encourageant d'une expérimentation menée avec ce même outil vient d'être diffusé.

C'est l'heure du réveil pour l'indemnité kilométrique vélo (IKV) ! Longtemps cantonnée au secteur privé, où sa mise en place fut testée dès 2014 dans une poignée d'entreprises volontaires (voir le bilan de cette expérimentation dans notre article du 26 janvier 2015), la prise en charge de cette indemnité réservée aux agents venant travailler en vélo commence à décoller dans la fonction publique territoriale.

## Un outil à la disposition des municipalités

"Du côté des collectivités, sur la quarantaine de villes françaises de plus de 100.000 habitants, trois viennent de s'engager : Rennes et Angers dès avril et Nantes dès septembre prochain. Le mouvement est lancé et ce n'est qu'un début !", motive Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire. Dans ce département, quatre autres "employeurs emblématiques représentant 3.500 salariés viennent à leur tour de s'engager", poursuit-il. Un communiqué publié le 2 mars en dit plus : il s'agit d'une PME, de deux gros employeurs locaux (université d'Angers et Mutualité Française Anjou Mayenne) et d'une commune de 10.000 habitants (170 agents), Saint-Barthélemy-d'Anjou. Son maire Dominique Bréjeon estime que cette mesure contribuera au bien-être des agents et à l'amélioration de leurs conditions au travail. Un argument également brandi par la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de la Sarthe : parmi ses 430 employés, ceux qui se rendent au travail quotidiennement à vélo peuvent prétendre à une indemnité de 25 centimes d'euros par kilomètre parcouru (décret du 11 février 2016 fixant ce montant pour le secteur privé). Un montant le plus souvent plafonné à 200 euros par an et par employé ou agent (art. 15 de la loi du 29 décembre 2015 de finances rectificative). "Aux salariés comme aux employeurs, ce dispositif n'offre que des avantages. Ses bénéfices sont nombreux et quantifiables notamment sur la santé des employés", assure Matthieu Orphelin, qui espère le voir rendre obligatoire - seul moyen pour garantir sa généralisation - dans le cadre de la prochaine loi d'orientation sur les mobilités.

## Conseils de mise en place

Avec le maire d'Angers, Christophe Béchu, il vient de lancer un "[appel](#) aux maires des quarante plus grandes villes de France" pour qu'ils le déploient. Car rapporté au plan national, l'IKV reste trop peu utilisée. Au rang des pionnières figurent la ville et l'agglomération de La Rochelle, où les agents en bénéficient depuis plus d'un an, La Roche-sur-Yon (Vendée) ou encore Orvault (Loire-Atlantique). Bonne occasion pour l'introduire : profiter d'une refonte du plan de déplacement des agents (PDA), lequel traduit l'engagement de la collectivité en matière de développement durable dans le domaine des déplacements des agents. C'est ainsi que Rennes a procédé. Un chiffre y est évoqué : environ 500 agents de la ville, de la métropole et du centre communal d'action sociale utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail. "Pour financer cette indemnité qui se répercutera sur leur fiche de paie, la ville a injecté 50.000 euros, la métropole 43.000 euros et le CCAS 10.000 euros", glisse-t-on dans cette collectivité.

## Prise de risque

Rare commune francilienne à l'avoir instaurée, Montigny-lès-Cormeilles (Val-d'Oise), partage son retour d'expérience. Les élus y ont délibéré fin novembre dernier en faveur de sa mise en place, en s'appuyant sur les conseils de communes précitées afin de ne prendre aucun risque et de s'assurer qu'une telle décision ne faisait l'objet d'aucun recours du contrôle de légalité. La délibération, prise à l'unanimité, indique bien que l'indemnité kilométrique peut être cumulative avec la prise en charge de la moitié du montant d'un abonnement de transport collectif dans le cas où l'agent utilise son vélo pour rejoindre un arrêt de transport en commun et réalise le trajet restant vers le lieu de travail. "Les retours des agents sont très positifs. Un autre département d'Ile-de-France nous a contacté pour savoir comment nous avons fait ! Il s'agit d'un engagement fort de la municipalité. D'autres initiatives en faveur du développement du vélo sont mises en œuvre", confie-t-on au cabinet du maire. Celle-ci en fait donc partie et fera l'objet d'une évaluation en fin d'année.

## Indemnité kilométrique vélo dans la fonction publique : l'heure du bilan

Le Cerema a publié le 1er mars une [évaluation de la mesure expérimentale](#) permettant depuis septembre 2016 aux agents des deux ministères de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires de bénéficier d'une indemnité kilométrique vélo fixée forfaitairement, comme dans le secteur privé, à 25 centimes d'euros par kilomètre. L'exercice est une première - le bilan fait ici l'objet d'un rapport consolidé - et rappelle qu'à la différence du secteur privé, l'agent doit s'engager à utiliser le vélo pendant au moins les trois quarts du nombre de jours de travail annuel. L'évaluation a été réalisée grâce à un questionnaire diffusé fin 2016 auprès des agents de ces ministères et de leurs établissements publics, également concernés par la mesure. Sur les 50.000 agents concernés, un peu plus de 2.000 ont répondu. Autre chiffre intéressant, 1.252 agents bénéficient dans ces deux ministères de l'IKV, plus 345 dans deux établissements publics sous tutelle (Cerema et VNF). La quarantaine d'autres établissements sous tutelle n'ont pu être enquêtés. Principaux résultats : les demandeurs de l'indemnité sont très majoritairement des hommes (73%) et les tranches d'âge 26-35 et 36-45 ans sont "nettement plus représentées" que les autres. La décision de demander ou pas l'IKV est fortement corrélée à la distance à parcourir. Parmi ceux qui ne la demandent pas, certains pointent le problème du remboursement partiel de l'abonnement aux transports collectifs et d'autres prennent leur vélo pour aller au travail mais estiment que leur pratique est insuffisante pour prétendre à l'unanimité (règle des trois quarts du nombre de jours de travail annuel). Une majorité des demandeurs (70%) utilisent déjà leur vélo pour aller au travail avant de bénéficier du dispositif. Et chez les non cyclistes le principal mode abandonné au moment de demander l'IKV est la voiture. D'autres enseignements sont tirés en termes d'efficacité du report modal, de facilités de stationnement ou du montant de l'indemnité. L'IKV se traduit par une augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi quotidiennement le vélo pour se rendre au travail. , conclut l'enquête.

# Mobilité : l'échange de données est-il gagnant-gagnant ?

La Gazette des Communes - Publié le 05/03/2018 • Par Camille Selosse



Waze

Les échanges de données sont de plus en plus fréquents entre des acteurs de la mobilité comme Waze et des collectivités. Chacun est censé y trouver un intérêt. Mais l'équilibre pourrait facilement basculer en défaveur des secondes. A moins que les entreprises parient sur des retombées indirectes.

L'open data dans le secteur de la mobilité [va franchir un nouveau cap](#) dans les prochains mois. Le gouvernement veut que les données de l'ensemble des modes de transports, qu'ils soient publics ou privés, soient ouvertes. Les collectivités, notamment les régions, sont très demandeuses : cela leur permettrait d'alimenter de nouveaux outils d'informations multimodales.

Pour l'heure, les différents acteurs de la mobilité ont chacun leur stratégie. Certains ont déjà engagé un rapprochement avec des collectivités. C'est le cas de Waze, application bien connue de navigation par GPS et d'info trafic, propriété de Google. Elle a notamment signé un partenariat avec la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc (Yvelines) fin 2016 via son programme Connected Citizens.

Plus récemment, c'est la Métropole européenne de Lille (MEL) qui s'est lancée par un autre biais : à travers un partenariat avec OpenDataSoft qui s'est noué durant l'été. Cette plateforme en ligne de valorisation des données sert à la MEL d'intermédiaire pour des échanges avec Waze.

De son côté, Waze met à disposition ses données de circulation et d'alertes remontées par ses utilisateurs. La collectivité fournit quant à elle les données des travaux, des fermetures de voies et envisage d'inclure bientôt la géolocalisation en temps réel des camions-poubelles – qui freinent le trafic – et les potentielles restrictions de circulation selon les vignettes Crit'air.

Cette mutualisation des données ne présente que des avantages selon Waze. Ses dirigeants parlent de système "gagnant-gagnant" : il fournit des données utiles pour la collectivité, comme pour l'entreprise.

## **"Créer une forme de dépendance"**

Mais Sandrine Mathon, responsable du domaine ressources à la direction du numérique de la métropole de Toulouse et membre d'OpenData France, l'association de soutien aux collectivités dans leurs démarches opendata, se montre plus méfiante. "Je crains que Waze tente surtout de se rendre indispensable", avance-t-elle.

Etienne Pichot chargé de mission open data à la MEL se veut aussi lucide : "L'objectif de Waze est probablement de s'intégrer dans les systèmes des collectivités et de créer une forme de dépendance".

Et l'échange peut vite être déséquilibré. "De notre côté, nous avons de toute façon prévu d'ouvrir nos données, et justement celles de la voirie en premier. Le partenariat allait donc de soit", estime Etienne Pichot. Mais on comprend surtout que Waze aurait pu en bénéficier sans même avoir besoin de fournir ses données à la MEL.

En outre, "les données de fermeture de routes sont en réalité bien souvent déjà à leur disposition grâce à leurs utilisateurs" rappelle Etienne Pichot. Pour lui, Waze possède donc en réalité des données "beaucoup plus puissantes". Jérôme Marty, directeur de Waze France, s'en défend. Lui assure que les données fournies par les collectivités sont "uniques" et que l'échange "n'est pas déséquilibré".

### **Waze nie toute intention de monétisation**

Cette méfiance à l'égard d'une trop grande dépendance est surtout liée à la crainte que Waze décide de monétiser son service. Sandrine Mathon s'interroge : "Si cet échange est devenu incontournable pour la collectivité mais que Waze décide d'un coup de le faire payer très cher, quelle sera la marge de manœuvre des collectivités ?".

Du côté de Waze, on écarte formellement cette possibilité. Jérôme Marty assure qu'il n'y a « aucun projet » de monétisation des partenariats. Pour Etienne Pichot, le risque reste possible, même si ce n'est pas à court terme. Cela doit selon lui pousser les territoires à ne pas travailler qu'avec des géants du web et à continuer à investir sur leurs propres services en poursuivant par exemple l'installation de capteurs.

### **Echange plutôt que véritable open data**

Sandrine Mathon émet une seconde critique à l'encontre de la stratégie de Waze. Comme pour tous les services de Google, l'entreprise ne souhaite pas se rallier à la licence ODbL pour ses données.

Cette licence Open Database est celle défendue par Opendata France. Elle autorise notamment la réutilisation commerciale des données laissant ainsi l'opportunité de nourrir d'autres services, voire même d'en développer de nouveaux. Surtout, elle oblige le réutilisateur à repartager les données utilisées, sous la même licence.

Waze ne le souhaite pas et les données qu'elle fournit aux collectivités ne peuvent pas être transmises à d'autres services, hormis les services de secours. Les collectivités aimeraient assouplir cette interdiction pour alimenter des outils multimodaux.

### **Chez Uber, un gain indirect**

Uber fait un choix différent. A l'automne, le service de VTC a lancé à Paris Uber Movement. L'entreprise met à disposition de tous les temps de trajet moyen constatés pour les parcours effectués par ses chauffeurs. « Cependant, ces données sont fournies sans qu'aucune contrepartie n'ait été demandée à la collectivité », explique Alexandre Droulers, directeur des projets de nouvelle mobilité pour la zone Europe de l'Ouest chez Uber.

En revanche, son outil est conçu après des échanges avec les territoires. Ainsi, la première version parisienne a été construite en concertation avec l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

Uber réfléchit à mettre d'autres données à disposition et discute pour cela avec les collectivités. L'idée est de mieux cerner leurs besoins, toujours sans contrepartie. A première vue, l'avantage pourrait donc être cette fois plutôt du côté de la collectivité. Mais pour Uber, l'intérêt n'est pas tant dans les données que dans leur potentiel. Alexandre Droulers estime qu'elles "vont permettre de nourrir d'autres initiatives" avec lesquelles l'entreprise pourrait nouer des partenariats. Autrement dit un gagnant-gagnant en deux temps, avec un futur troisième protagoniste.

Faire émerger de nouvelles initiatives grâce à l'open data, c'est justement ce que souhaite la ministre des Transports, et que craignent bon nombre d'acteurs historiques peu enclins à voir arriver des concurrents potentiellement portés par des géants, notamment américains.

# Daimler détient 100% du leader de l'autopartage car2go

Bus & Car Connexion – Le 5 mars 2018 par Grégoire Hamon



Créée en 2012, car2go compte à présent 3 millions d'utilisateurs en Europe. © car2go

**Système de mobilité globale.** Le groupe Daimler se renforce sur le secteur de la mobilité, avec le rachat des 25% que détenait Europcar dans car2go, leur coentreprise d'autopartage. L'acquisition, pour un montant de 70 millions d'euros, permet donc au constructeur de posséder 100% de car2go, une entreprise d'autopartage urbain créée en 2012 et qui compte à présent 3 millions d'utilisateurs en Europe (Allemagne, Italie, Espagne, Pays-Bas), Amérique du Nord et Chine. « Au cours des derniers mois, nous avons intensifié nos investissements dans les services de mobilité afin de créer un système de mobilité globale avec un large portefeuille. Dans le cadre de cette stratégie, nous avons décidé d'acquérir la totalité des actions restantes de car2go Europe », a déclaré la tête de Daimler de Mobility Services Jörg Lamparter. Selon plusieurs observateurs, la prochaine étape pourrait aboutir au rapprochement de car2go avec DriveNow, le service de co-voiturage développé par BMW, qui avait racheté les parts du loueur Sixt dans leur coentreprise de manière similaire en janvier dernier.

**Devenir leader des voitures autonomes.** En l'espace de six ans, car2go est devenu le leader mondial de l'autopartage, avec un cumul de 24 millions de locations de véhicules à motorisation thermique ou électrique. Cette expérience a permis de jeter les bases de la stratégie « CASE » développée par Daimler, à savoir la création d'un portefeuille de véhicules connectés, autonomes, partagés et électriques. « Aujourd'hui, les algorithmes de car2go permettent de prédire la demande de mobilité et nous pouvons déplacer nos flottes de manière stratégique, afin de répondre à la demande. Notre objectif est de continuer à développer notre expertise et nos ressources afin de devenir le leader des voitures autonomes », vient de déclarer le groupe. En plus de car2go, Daimler Mobility Services chapeaute également la plateforme de mobilité à la demande moovel et MyTaxi, une application de mise en relation avec des chauffeurs de taxi. En outre, Daimler des participations minoritaires dans les services Blacklane, Careem, FlixBus, Turo et Via.