



HAL
open science

Trente ans de Palmarès des mobilités de la revue *Ville, Rail et Transports* : un regard scientifique sur les transports urbains ?

Jean-Pierre Wolff

► To cite this version:

Jean-Pierre Wolff. Trente ans de Palmarès des mobilités de la revue *Ville, Rail et Transports* : un regard scientifique sur les transports urbains ?. *Géotransports*, 2022, *Géotransports*, n° 15, pp.63-76. hal-03674967

HAL Id: hal-03674967

<https://univ-tlse2.hal.science/hal-03674967>

Submitted on 21 May 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Trente ans de *Palmarès des mobilités* de la revue *Ville, Rail et Transports* : un regard scientifique sur les transports urbains ?

Thirty years of *Ville, Rail et Transports* magazine's Mobility Prize: a scientific look on urban transports?

Jean-Pierre WOLFF

Professeur émérite, LISST-CIEU, UMR CNRS 5193 - Université Toulouse Jean Jaurès *

Résumé

Les villes participent de plus en plus à une compétition reposant sur plusieurs objets, comme leurs cadre et qualité de vie, qui peuvent se décliner en plusieurs items : politique environnementale, question de l'habitat ou offre de services variés à la population sur les plans culturel, sportif, hospitalier ou de formation. Les transports et les mobilités dans les grandes agglomérations occupent une place importante dans l'élaboration de ces classements. Le palmarès des mobilités, traité dans cet article, interroge sur les effets recherchés. Les classements peuvent-ils donner des informations pertinentes sur les politiques et les pratiques de mobilité ou sont-ils avant tout des outils essentiellement de marketing sans grande valeur scientifique ? Qu'apportent-ils par rapport à des enquêtes rapides ou plus approfondies sur cette question ? L'INSEE (l'Institut national de la statistique et des études économiques) et les enquêtes ménages déplacements à périodicité variable donnent des photos à un instant des situations dans telle ou telle ville. La comparaison dans le temps des résultats de celles-ci, permet de suivre des évolutions sur plus d'un quart de siècle puis d'enrichir les réflexions conduisant à élaborer et à conduire les politiques publiques en matière de mobilité et de transports. En est-il de même pour ce Palmarès des mobilités, publié depuis 1992 ? Ou, en se combinant avec les connaissances acquises dans le domaine des mobilités, sert-il d'outil pédagogique pour diffuser les bonnes pratiques auprès des élus et des responsables des politiques de mobilité et de transports ?

Mots-clés

Palmarès, classement, agglomérations, métropoles, mobilités, transports, infrastructures lourdes

Abstract

Cities are increasingly taking part in a competition based on multiple aspects such as their living environment and conditions, which can be broken down into several categories: environmental policy, housing issues, and the offering of various services to the population in the fields of culture, sports, healthcare and education. Transportation and mobility in large urban areas play an important role in the elaboration of these rankings. The mobility ranking, discussed in this article, raises questions about its intended effects. Can the rankings provide relevant information regarding mobility policies and practices, or are they primarily marketing tools without significant scientific value? What do they offer compared to brief or more thorough surveys on this matter? The French National Institute for Statistics and Economic Studies (INSEE) and its periodically variable household mobility surveys provide snapshots of the situation in a particular city. Comparing the results of these studies over time makes it possible to monitor changes over a quarter of a century, and they will then contribute to the discussions leading to the development and conduct of public policies regarding mobility and transport. Is this also the case for this mobility ranking, published since 1992? Or does it serve, by combining it with the acquired knowledge in the field of mobility, as an educational tool for sharing best practices among elected representatives and those in charge of mobility and transport policies? We are going to address these questions based on this ranking, initially created and developed by the magazine *La Vie du Rail*.

Keywords

ranking, urban areas, metropolises, mobility, transport, heavy infrastructures

* Département de Géographie, bâtiment Olympe de Gouges, Université Toulouse Jean Jaurès, 5 Allée Antonio Machado, 31058 Toulouse. wolff@univ-tlse2.fr

INTRODUCTION

La question des transports urbains peut s'évaluer de différentes façons : le réseau, les coûts d'investissement et de fonctionnement et les capacités à répondre à des contraintes nombreuses aussi bien des autorités organisatrices, des exploitants que des populations plus ou moins bien desservies (Beaucire, 1996). Plus globalement, ces points participent aux politiques publiques de transports. L'analyse de leur évolution donne les grandes tendances de ces politiques depuis la prise de conscience des limites de la dépendance automobile (Dupuy, 1995 et 2000 ; Wiel, 1999), des atteintes toujours plus graves à l'environnement (Bonnafous, 1999 ; Emelianoff, 2007) et de leurs coûts externes pour la société (Quinet, 1990 ; Passet, 1996).

C'est à l'initiative, en 1992, de la revue *La Vie du Rail*, héritière de l'hebdomadaire *Notre métier*, fondé par la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) lors de sa création en 1937¹, que ce Palmarès des transports a vu le jour. Depuis 2009, à la création de la revue *Ville Rail et Transports*² (VRT), c'est cette dernière qui poursuit ce travail. VRT s'inscrit dans le champ des mobilités et de l'urbanisme. Elle suit les nombreuses interférences entre les transports et la ville dans les plus grandes agglomérations françaises. En reprenant le classement des agglomérations depuis 30 ans, fourni par le Palmarès des mobilités, anciennement dénommé Palmarès des transports, plusieurs enseignements ressortent liés aux politiques publiques des transports urbains.

L'observation ne porte que sur les 3 premières agglomérations accédant au podium, d'autant plus que si pendant de très nombreuses années, figuraient le classement des 20 villes³ retenues, cela n'est plus le cas depuis une dizaine d'années. VRT ne présente plus que les « championnes », par manque de moyens.

A travers cet article, il s'agit de voir en quoi ce hit-parade, avec ses limites scientifiques, peut être tout de même un révélateur de grandes tendances. Mais il faut préciser d'emblée que même si la tentation d'évaluer les politiques de transport et des mobilités

est grande, il ne s'agit pas d'une analyse de ces politiques mais celle des résultats présentés par VRT. Le questionnement porte sur cette revue. Quel rôle a-t-elle pu jouer ? Quels acteurs ou lobbys sont derrière la création et l'accompagnement de ce palmarès ? Quelles interférences entre la revue et les problématiques de mobilité se retrouvent dans le palmarès ? Quelles amplifications se dessinent entre les choix des jurys et les territoires urbains tentant tant bien que mal de mettre en place des solutions alternatives à la voiture ? Cette revue a-t-elle été une caisse de résonance d'avancées sociales, technologiques et politiques en matière de déplacement urbain ? A travers ce palmarès, une histoire des transports se dessine-t-elle ?

I. PALMARES DES MOBILITES, 30 ANS DE RECOL ET D'ENSEIGNEMENTS

Depuis plusieurs décennies, des hebdomadaires réalisent tous les ans des classements sur plusieurs items comme la qualité de la vie, l'environnement, le développement économique, la culture, le sport, la santé, l'enseignement supérieur... Ces choix flattent le lecteur, quand sa ville est bien placée, mais peuvent aussi l'agacer, lorsqu'elle n'est pas dans le *trio* de tête. Il va sans dire que ces hiérarchies ne laissent pas de marbrer les responsables des politiques de marketing urbain et encore moins les élus (Bourdin, 2010). A côté de ce palmarès, d'autres peuvent confirmer les enseignements de l'observation de ces politiques de transports. C'est ainsi que la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), Greenpeace en 2019 avant les élections municipales de 2020, la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) en 2021⁴ ou Les Clés de la Mobilité en 2019, ont établi des classements dans certains domaines comme le vélo, les mobilités douces ou actives, les transports collectifs, dont les résultats peuvent correspondre à ceux de VRT. *Les Clés de la Mobilité*, qui se définissent comme « un groupe de réflexion sur les mobilités douces, durables et innovantes », place

¹ D'autres publications appartiennent à ce groupe comme *La Vie du Rail*, *Rail Passion* ou *Historail*, toutes centrées essentiellement sur le chemin de fer.

² *Ville Rail et Transport* a été créée en 2009 de la fusion de *Rail et Transport Magazine* et de *La Vie du Rail international*.

³ Angers, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Le Havre, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

⁴ Cordier B., 2021, *Le palmarès des mobilités, Les villes françaises les plus vertueuses pour les transports*, ADETEC, 32 p.

comme VRT, Lyon au 1^{er} rang en 2019⁵.

Que ce soit Greenpeace, Les Clés de la Mobilité ou VRT, leur classement est issu d'un jury de spécialistes ; par contre, le baromètre des villes cyclables de la FUB tranche par son mode d'élaboration. En effet, depuis 1990, lors des assemblées générales et en s'appuyant sur un vote à main levée, la FUB décernait deux distinctions : le « Guidon d'or » et le « Clou rouillé », à des collectivités pour leur politique favorable ou non au vélo. En 2017, la FUB abandonne cette procédure et choisit une nouvelle démarche pour asseoir son classement, en s'inspirant très fortement du modèle allemand du Fahrradklimatest (littéralement : test du climat vélo). Contrairement à d'autres palmarès, il repose sur la participation des cyclistes qui répondent à 26 questions sur « le ressenti général à vélo dans ma commune ». Les résultats du dernier baromètre publié en février 2022 résultent de la participation de 277 000 personnes (Tab.1). Entre ce palmarès et celui de VRT, des similitudes apparaissent pour Bordeaux en 2017 et Strasbourg en 2019. Que donnerait une démarche identique initiée par la FNAUT ? Le palmarès de VRT ne dispose pas d'un tel jury participatif ! En 2021, le rapport commandé par la FNAUT, au bureau d'études ADETEC, classe les 20 villes retenues par l'utilisation des modes (auto, marche, TC et vélo) et donne une photographie pour chaque ville sans les classer ensuite entre elles (Cordier, 2021).

	2017	2019	2022	
Nombre de répondants	113 000	185 000	277 000	
Taille des communes (hab.)	> 200 000	> 200 000	> 100 000	
Rang	1	Nantes	Strasbourg	Grenoble
	2	Bordeaux	Nantes	Strasbourg
	3	Strasbourg	Rennes	Rennes

Tab.1- Le baromètre de la FUB (Source : FUB)

Il est difficile de comparer ces résultats car, même si parfois il peut y avoir des concordances, ils ne prennent pas tous en compte systématiquement les mêmes éléments, les mêmes démarches scientifiques et les mêmes méthodes de calcul ou de pondération. Certains classements ne portent que sur une année et non des séries d'années, limitant fortement l'intérêt de la comparaison. Dans cet article, il s'agit de se focaliser uniquement sur VRT et non de vouloir tirer

des enseignements d'une comparaison aléatoire de sources différentes. Les trente ans de ce palmarès constituent une occasion exceptionnelle de suivre à travers le prisme de la revue, l'évolution du champ des transports et des mobilités dans les grandes villes françaises.

a. Une boîte à outils valorisant les initiatives les plus volontaristes

Pour VRT, il s'agit d'analyser la politique des transports et des mobilités en s'appuyant sur 6 critères : le niveau d'équipements, la qualité du service rendu à l'utilisateur, la fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains, leur prix, leur sécurité et les efforts entrepris pour encourager leur utilisation. Ces six critères reposent chacun sur trois indicateurs distincts. Pour s'appuyer sur l'exemple de la qualité du service rendu à l'utilisateur, entrent en ligne de compte : la fréquence, la vitesse commerciale et le confort. Tous les indicateurs sont notés et la ville réussissant le meilleur score obtient 20 points, la deuxième 19, etc... C'est d'autant plus simple qu'il n'y a que 20 agglomérations dans le palmarès. Ces informations proviennent de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) du GART (Groupement des autorités responsables des transports), de l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) et d'un questionnaire adressé aux exploitants des 20 réseaux urbains. Il s'agit d'une batterie de plus de 300 éléments pour analyser de la façon la plus précise possible, les politiques et les pratiques en matière de transport (Fig.1). Au fil des années, de nouveaux éléments furent retenus dans cette approche pour consolider le classement annuel des politiques de mobilité des agglomérations les plus vertueuses⁶. Jusque dans les années 2010, ce travail s'appuyait sur l'UTP centralisant et classant la masse d'informations quantitatives, fournie tous les ans par les AOM (autorités organisatrices des mobilités) avec l'aide du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), l'héritier du CERTU depuis 2014. Cependant, depuis quelques années, la situation a changé.

⁵ Les Clés de la Mobilité utilise un questionnaire de 85 items pour les 75 communes les plus peuplées de France métropolitaine.

⁶ Par exemple, en 1998, le palmarès retenait 360 données statistiques (INSEE, CERTU, GART, UTP) + les réponses à un questionnaire adressé à tous les exploitants de transports urbains (cf. *La Vie du Rail* n° 2668, 28 octobre 1998).

Pour donner plus de poids aux informations contenues dans la Fig.1, rien de tel que de présenter le classement général de 1995. Le palmarès se développe sur 11 pages, des pages 8 à 28. Dans ce mini-cahier consacré au palmarès, 9 pages de publicité s'intercalent, portant sur les matériels de transport, les outils de tarification, les opérateurs ou les AOT (autorités organisatrices des transports). Au fil des années, le palmarès évolue et en 2007, des critères nouveaux, de type qualitatif, sont introduits complétant les précédents purement quantitatifs. La qualité de l'intégration urbaine, l'ouverture au grand public ou l'impact social des politiques de mobilité, constituent une nouvelle approche et un enrichissement sur la vision des transports et des mobilités au service des populations urbaines. Avant d'aller plus loin, il faut souligner que le chercheur n'a pas eu accès à la boîte noire. Nous supposons que les éléments contenus touchent aux questions techniques, économiques et d'aménagement et qu'à partir de 2007 des données qualitatives les enrichissent. Mais depuis une dizaine d'années, les derniers palmarès sont plus laconiques sur les sources et les méthodes utilisées. Le classement général a disparu, ne sont plus mentionnés que les trois premiers. Ceci constitue une perte d'informations précieuses pour les lecteurs de la revue.

PALMARÈS MODE D'EMPLOI

Comme lors des trois éditions précédentes, notre palmarès se fonde sur six critères : le niveau d'équipement, la qualité du service rendu à l'utilisateur, la fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains, leur prix, leur sécurité et les efforts entrepris pour encourager l'utilisation. Chacun de ces six critères se compose de trois indicateurs distincts : par exemple, la qualité de service se mesure en cumulant la fréquence, la vitesse et le confort offerts par chaque réseau. Pour chacun de ces sous-critères, les candidats sont notés. Le système de notation est extrêmement simple : puisqu'il y a 20 candidats, la ville ayant obtenu le meilleur résultat a 20 points, la deuxième 19, la troisième 18, etc. Il suffit alors d'additionner le nombre de points obtenus pour chacun des sous-critères pour établir le classement des villes, critère par critère. Prenons le premier critère – le niveau d'équipement – en guise d'exemple. Il combine trois sous-critères pour lesquels 20 villes ont été notées de 1 à 20. Un candidat arrive chacune des trois fois en

tête aurait obtenu 60 points. La ville la mieux placée, Montpellier, comme en 1994, est arrivée respectivement 9^e, 6^e et 2^e, elle totalise donc 46 points (12 + 15 + 19), un de moins que l'an dernier. Pour certaines villes, il n'a pas été possible de disposer des données ou, très exceptionnellement, elles n'ont pas souhaité nous les fournir, comme Grenoble pour les critères dits « de sécurité ». Dans ce cas, nous avons donné à ces villes une note équivalente à celle de la ville la moins bien classée, soit un point. La dernière opération est une somme : une fois établi le classement des villes critère par critère, nous avons additionné le nombre de points pour chacun d'entre eux afin d'établir le classement général des 20 villes en compétition. Ce palmarès repose sur un ensemble de 360 données statistiques fournies par l'Insee, le Cetur, le Gart et l'UTP, auxquelles s'ajoutent les réponses apportées à un questionnaire spécifique adressé à tous les exploitants de transports collectifs urbains des 20 villes sélectionnées.

Fig.1- Palmarès, mode d'emploi 1995

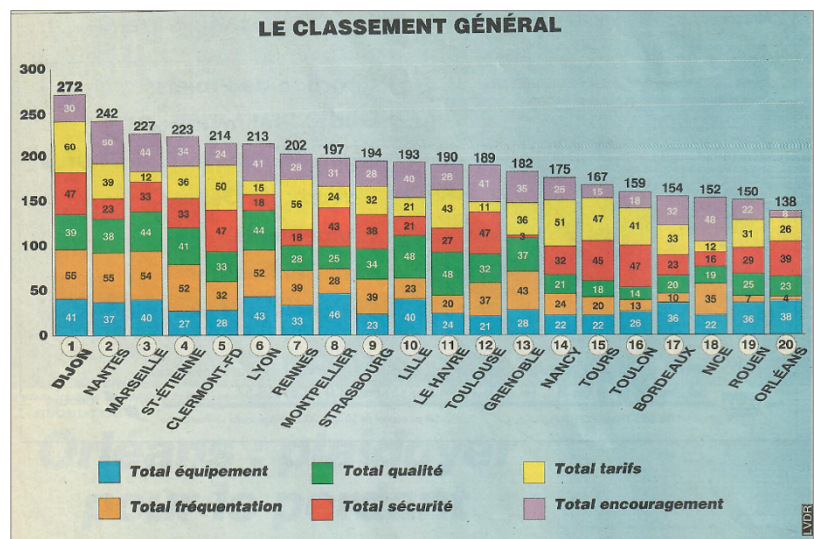


Fig.2- Le classement général du Palmarès 1995

b. Un témoin et un amplificateur du retour des transports en commun

La compilation de l'ensemble des numéros consacrés aux résultats du palmarès depuis sa création, montre parfois des lacunes comme par exemple, pour Marseille en 1995 qui a reçu le Pass de bronze. Ce classement de la revue, basé sur une batterie d'éléments (Fig.2), parle pour la cité phocéenne « de vastes plans de développement d'un réseau « intermédiaire » type tramways légers »⁷, mais

ne dit rien de la réalisation et encore moins du début des travaux de ce projet. Ceci explique, pour cette ville, la case laissée volontairement vide par nos soins (Tab.2). Rarement, dans les commentaires accompagnant la distinction d'une agglomération, les remarques sont trop générales « amélioration du réseau », « modernisation des services » et uniquement dans ces occasions, les auteurs se sont plongés dans l'histoire de cette ville pour compléter des propos trop sibyllins.

⁷ Le palmarès 1995 des grandes villes françaises, *La Vie du Rail*, n° 2521, novembre 1995.

1992	Grenoble : inauguration 2 ^e ligne de tram	Nantes : inauguration 2 ^e ligne de tram	Rennes : gare réaménagée pour le TGV Atlantique
1993	Nantes : prolongement de la ligne 2 du tram	Lyon : inauguration de la ligne D du métro en 1991	Saint-Étienne : extension de la ligne de tram en 1991
1994	Dijon : 1993, desserte du campus par la ligne 9	Rennes : choix du VAL à la place du tram	Nantes : nouveau prolongement de la ligne 2
1995	Dijon : extension du réseau de bus vers les communes périphériques et en soirée	Nantes : arrivée des bus à plancher bas et lancement du projet d'un RER	Marseille :
1996	Strasbourg : retour du tram fin 1994	Grenoble : prolongement de la ligne A achevé en 1997	Dijon : amélioration du réseau
1997	Dijon : offre et trafic multipliés par 2,7 en 20 ans	Strasbourg : navette électrique urbaine + construction de P+R	Nantes : lancement d'une navette fluviale électrique
1998	Dijon : « Dijon encore Dijon » véritable rente entre taille et pol. pionnière en TP	Strasbourg : inauguration de la ligne D + création d'un titre transfrontalier + desserte de l'aéroport	Marseille : arrivée des premiers bus climatisés
1999	Strasbourg : investissements massifs projets lignes tram	Marseille : municipalité adopte le projet d'une 1 ^{ère} ligne de tram	Nantes : fréquentation record du réseau + fin des travaux de la ligne 3 inaugurée en 2000
2000	Strasbourg : « Strasbourg toujours » inauguration des lignes de tram B et C	Grenoble : prolongement de la ligne B en 1999	Lyon : « Aux Lyonnais la palme de la fréquentation »
2001	Strasbourg : nouvelles extensions du tram décidées post-élections municipales	Grenoble : extension de la ligne B	Lyon : retour du tramway avec l'inauguration des lignes T1 et T2
2002	Grenoble : forte augmentation de l'offre et de la fréquentation réseau tram « un modèle inoxydable »	Strasbourg : poursuite politique globale favorable au tram	Lyon : arrivée des trolleys modernes Cristalis
2003	Grenoble : début des travaux des lignes de tram C et D Strasbourg : renforcement de la liaison fer Strasbourg-Offenburg	Lyon : prolongement ligne T2 Nantes : prolongement de la ligne 1 Montpellier : retombées du tram	Pas de pass bronze décerné
2004	Nantes : prolongement de la ligne de tram 3 + pistes cyclables + voies réservées	Grenoble : création station tram A en gare d'Echirolles + démolition de l'autopont Vallier-Jaurès pour la construction des lignes C et D	Strasbourg : changement de signalisation, amélioration du fonctionnement réseau tram
2005	Lyon : prolongement du tram T1 + retour trolleybus + bus électrique + Vélo'V	Strasbourg : finalisation de l'extension ligne A vers Illkirch + accélération de la construction du tram vers Kehl	Nantes : prolongement de la ligne 2 + création d'une 2 ^e ligne fluviale
2006	Bordeaux : prolongement ligne A + études d'une 3 ^e phase de développement réseau tram	Mulhouse : inauguration de 2 lignes de tram avant celle du train-tram en 2010	Grenoble : inauguration de la ligne de tram C
2007	Rennes : succès du VAL et du réseau de bus + projet 2 ^e ligne VAL	Strasbourg : création de la ligne de tram E + prolongement plusieurs lignes de tram	Montpellier : 2006, inauguration de la 2 ^e ligne de tram
2008	Lille : redynamisation du réseau de TP + projet de doubler la longueur des rames du VAL ligne 1 + tram-train	Nantes : auto-partage + vélo libre-service + projet de RER vers Clisson et Chateaubriand	Rouen : projet de nouvelles rames plus capacitaires du tram
2009	Nice : inauguration fin 2007 de la 1 ^{ère} ligne de tram + piétonisation (places Masséna, Garibaldi + Av. Jean Médecin)	Toulouse : inauguration de la ligne B du VAL en 2007 + projet d'un vaste réseau de tram	Rennes : VAL fréquentation + 100 000 usagers/jour
2010	Rennes : couronnement des efforts précédents	Strasbourg : création de la ligne de tram F	Montpellier : prolongement tram 1 + avancement travaux tram 3 et 4
2011	Toulouse : ouverture de la ligne de tram T1 fin 2010	Lyon : remaniement global du réseau de bus et de trolley	Strasbourg : projet extension tram D vers Kehl
2012	Strasbourg : création du pass mobilité tram+bus+vélhop+autopartage+PR+véloparc	Rennes : enquête publique ligne B	Nice : décision de la construction de 2 autres lignes de tram en 2010
2013	Lyon : « Lyon carburant à tous les modes » + prolongement de la ligne de tram T4 et de la ligne B de métro + galerie de secours du tunnel routier de la Croix-Rousse (bus, vélos piétons)	Nantes : en 2012, prolongement de la ligne 1 + inauguration du pôle intermodal Haluchères (tram, train-tram, bus, vélo, auto) + création de 7 lignes de bus rapides « Chronobus »	Strasbourg : extensions des lignes de tram A et D + Premier BHNS + politique vélo renforcée
2014	Nantes : augmentation des recettes + forte que celle de l'offre + révision de la tarification tous les 1 ^{er} juillet : inflation + 1% + mise en service tram-train Nantes-Chateaubriand	Montpellier : « Montpellier a fait le bon choix avec le tramway » + mise en service des lignes de tram 3 et 4 (1 ^{ère} étape) en 2012	Lyon : « Lyon sur tous les fronts » + élections municipales florilèges de projets
2015	Tours : inauguration du tram et d'une piste cyclable en parallèle, en 2013	Nantes : part vélo 6,5 % (niveau de 1980)	Dijon : politique globale = forte augmentation de la fréquentation depuis l'ouverture de deux lignes de tram fin 2012
2016	Grenoble : « une grande constance dans l'excellence ! » + lancement d'un laboratoire des mobilités avec les habitants	Montpellier : mise en service de la ligne de tram 4 circulaire autour du centre	Bordeaux : plusieurs lignes de tram prolongées depuis 2012 (23,5 km) + création de terminus partiels sur les lignes de tram + démarrage des travaux de la ligne D
2017	Rennes : décision de créer un réseau XL cyclable de 16 km	Toulouse : Projet mobilité valant PDU axé autour d'une 3 ^e ligne de métro	Bordeaux : fin 2016 extension de la ligne C avec connexion directe TER du Médoc
2018	Bordeaux : annonce de l'extension de la ligne D	Tours : décision des élus de lancer une 2 ^e ligne de tram en 2017	Strasbourg : extension ligne de tram D en 2017
2019	Lyon : classée 1 ^{ère} par le think tank « Les Clés de la Mobilité » + inauguration de la ligne de tram T6 + nombreux projets prolongements métro + Styrail doublement du budget entre 2020 et 2025	Bordeaux : inauguration de la ligne D du tramway (1 ^{ère} phase) + 1 ^{er} jalon d'un RER bordelais avec 1 réseau de 3 lignes en 2028	Strasbourg : résultats positifs enquête mobilité de 2019 par rapport à 2009 + part auto de 46 à 37% + part marche de 33 à 36,5% + part vélo de 8 à 11% = mode actif 47,5% + part TC de 13 à 15,5%
2020	Toulouse : fréquentation, investissements et recouvrement dépenses/recettes en hausse + prolongement ligne de tram + Mise en chantier du téléporté + réseau express vélo	Lyon : poursuite d'une politique globale positive d'investissement et de densification	Dijon : stratégie d'intégration de l'ensemble des solutions de mobilité
2021	Brest : retour tram en 2012 et 2017 téléphérique + 2 ^e ligne de tram et BHNS livrés en 2026	Nice : mise en service des lignes de tram 2 et 3 + mise en chantier lignes 4 et 5 et plan vélo + électrification des bus	Saint-Nazaire : 2 lignes de BHNS + VRT passe à 2% + développement vélo

Tab. 2 - Palmarès et faits notoires des politiques de transport et de mobilité
(Sources : La Vie du Rail Transport et Ville Rail Transport + diverses lectures - Réalisation : J.P. Wolff)

Dans tous les cas, il s'agit de reprendre l'essentiel des commentaires qui peuvent parfois se développer sur une à deux pages pour l'agglomération lauréate. C'est une synthèse tirée des informations de la revue, par ville et par année, qui nourrit le tableau 2.

II. METHODOLOGIE ET QUESTIONNEMENTS AU SUJET DU CLASSEMENT DES AGGLOMERATIONS

a. Remarques méthodologiques

Sur le plan méthodologique, la construction du palmarès a connu des évolutions importantes. La première porte sur son intitulé.

En 1992, il s'agissait du Palmarès des Transports urbains et en 2013, il devint le Palmarès des Mobilités. Derrière ce changement de dénomination, s'opère un glissement du paradigme des transports vers celui de la mobilité. La seconde évolution porte sur l'apparition de nouvelles sections. Il s'agit par exemple en 2009, du Grand prix de la prospective, du Grand prix des lecteurs et des internautes et du Grand prix des régions. Seul ce dernier perdure et a pris son autonomie par rapport au Palmarès des Mobilités. En 2013, apparaissent un Grand Prix européen et des prix thématiques relatifs à l'Intermodalité, aux Mobilités durables/Nouvelles mobilités, à l'Innovation, à la Mobilité numérique, à la Ville connectée et automobile et au Prix de la mixité. L'accent est mis sur les innovations nombreuses qui touchent aussi bien les infrastructures, les modes, les services ou les pratiques sous l'angle surtout de l'usage des nouvelles technologies modifiant et enrichissant profondément les possibilités de se déplacer « intelligemment ». Il s'agit d'encourager ces nouvelles expressions de l'inventivité autour des questions de déplacement, de transport et de mobilité dans les villes, en accordant des accessits pour les élèves venant après les coutumiers premiers de la classe. Dans notre analyse, ces distinctions secondaires ne sont pas prises en compte.

La troisième remarque porte sur l'exclusion de Paris et des villes moyennes de ce palmarès. En effet, la singularité socio-démographique de la région parisienne l'exclut de ce classement, mais elle participe d'une catégorie particulière, Les grands prix de la région capitale, créée en 2012. Les données quantitatives diverses (nombre de lignes, de matériels, de services, de voyageurs...) auraient écrasé systématiquement les résultats des villes des autres

régions. De même, pour remédier à l'absence des villes moyennes, un Grand prix des villes moyennes a vu le jour, mettant à l'honneur leurs initiatives et réalisations qui peuvent concurrencer les expériences développées dans de grandes villes, comme la politique du vélo à La Rochelle depuis les années 1970, la gratuité des transports urbains à Dunkerque depuis 2018.

	Pôle urbain	Commune centre	Densité Commune centre hab/km ²
Lyon	1 660 000	516 000	10 781
Marseille	1 588 000	862 000	3 588
Lille	1 042 000	233 000	6 745
Toulouse	958 000	480 000	4 054
Nice	944 000	340 000	4 728
Bordeaux	917 000	255 000	5 155
Nantes	643 000	309 000	4 705
Grenoble	510 000	159 000	8 740
Rouen	468 000	110 000	5 125
Strasbourg	465 000	281 000	3 448
Montpellier	435 000	285 000	5 013
Orléans	433 000	116 000	4 246
Saint-Etienne	374 000	173 000	2 158
Tours	354 000	136 000	3 917
Rennes	333 000	217 000	4 303
Brest	309 000	140 000	2 829
Angers	296 000	151 000	3 582
Clermont Ferrand	289 000	146 000	3 372
Mulhouse	246 000	110 000	4 934
Dijon	243 000	157 000	3 799
Le Havre	235 000	169 000	3 624
Caen	199 000	105 000	4 099

Tab.3- Population des pôles urbains et densité des communes centre du palmarès en 2017 (Source : INSEE)

Même parmi les vingt villes de ce palmarès, la diversité démographique est grande en 2017, année de référence prise comme base de ce travail, pour comparer aussi bien les populations des communes-centre que des pôles urbains (Tab.3). Entre Lyon (aire urbaine : 2 326 000 ; pôle urbain : 1 660 000 ; et commune centre : 516 000 habitants) et Mulhouse (aire urbaine : 285 000 ; pôle urbain : 246 000 ; commune centre : 110 000 habitants), les besoins de déplacement, les pratiques de mobilité, les financements et les politiques appliquées, diffèrent largement. Il est évident que les politiques de transport

s'appliquent principalement au pôle urbain et surtout à la commune centre, non seulement par la densité des réseaux et par le nombre des utilisateurs, mais aussi par le déploiement de mesures réglementaires pouvant contraindre plus ou moins l'usage de la voiture.

Une quatrième remarque souligne les disparités de traitement des résultats entre les 20 premières années et les suivantes beaucoup moins riches. Parfois, les justificatifs des classements ne sont qu'esquissés pour le premier de classe et ignorés pour les deux suivants. Il aurait été intéressant de disposer systématiquement de toutes les données pour avoir une lecture plus fine des résultats. Cela introduit un biais dans ce travail, pour conduire des comparaisons entre les années 1990 et 2020, que des lectures et des recherches tentent de contourner avec plus ou moins de réussite.

b. Les limites du palmarès

Plusieurs limites ont déjà été évoquées, mais il faut revenir sur quelques éléments.

Tout d'abord, son évolution, avec dans un premier temps, un enrichissement continu des critères retenus entre 1992 et 2010. Puis dans un second temps, une diminution des moyens de VRT nuit au palmarès, induisant une perte dommageable d'informations.

Ensuite, la composition du jury a changé dans le temps et elle continue à s'inscrire dans l'évolution sociétale. C'est ainsi, qu'actuellement, le jury se compose d'un représentant de l'UTP, du GART, de la FNAUT, du CEREMA, d'AGIR, d'un cabinet de consultant, de la FUB, des Amis de la Terre et de Femmes en Mouvement. VRT est représentée par deux membres et parfois un chercheur intègre ce jury. Le jury, sauf en 2021, se basait uniquement sur les données objectives fournies par l'UTP et des éléments qualitatifs obtenus par des questionnaires envoyés aux AOM. Par contre, pour les prix thématiques, VRT adresse un appel à projet aux AOM pour recenser des initiatives nouvelles et c'est le jury qui sélectionne les opérations. Pour ces prix thématiques, le jury peut être sensible à des perceptions s'inscrivant dans l'air du temps.

Puis, l'utilisation des enseignements de ces palmarès concerne plusieurs acteurs, à commencer par la presse régionale et locale. Ces bilans sont aussi très attendus par les opérateurs, les industriels, les AOM et les élus. Les résultats positifs alimentent un discours local mettant en avant les choix des AOM et

des élus. Mais d'autres retombées sont à signaler avec l'augmentation de la masse publicitaire pour le numéro dévoilant le palmarès, du nombre de numéros diffusés et des visites sur le site internet de la revue. Donc la publication de ce numéro annuel spécial, constitue pour la revue une source de revenus non négligeable et un coup de projecteur bienvenu.

Enfin, devant l'ampleur d'un tel défi annuel, ce palmarès ne devrait-il pas être repris ou accompagné par une force de travail plus conséquente et confiée à une cellule dédiée au sein d'un organisme de recherche national, qui pourrait s'appuyer sur des associations comme la FUB, la FNAUT, sans oublier celles des piétons et des automobilistes, pour l'ouvrir sur toutes les mobilités urbaines ?

c. Les approches conceptuelles

En reprenant ces 30 éditions, défile l'histoire de la renaissance des transports collectifs et l'éclosion plus récente de nouvelles mobilités. Ce palmarès scande surtout le renouveau des transports urbains avec la résurrection du tramway et une évolution / diversification des mobilités en s'appuyant sur la marche et le vélo. Cette histoire est ravivée non seulement par les analyses rapides faites par la revue, mais aussi en feuilletant nombre d'autres articles de VRT. Parfois, d'autres sources (revues, coupures de presse et recherches sur internet) furent convoquées pour établir ce lien entre la revue et l'évolution des transports et des mobilités. L'ensemble de ces démarches conforte la chronologie des événements à la base de ce classement (Tab.2). Globalement, malgré parfois des incertitudes en l'absence de précisions des informations de VRT et quelquefois des suppositions des auteurs à partir de leurs lectures, les grandes trajectoires des politiques de mobilité sont repérables. Il va de soi qu'il ne s'agit pas d'une recherche portant sur les 20 agglomérations et cela durant 30 ans. Cette étude n'a surtout pas cette prétention. Elle se contente modestement de repérer et de suivre les évolutions de ces politiques. Ce tableau reprend uniquement les informations pour les 3 premières villes classées chaque année. Cette évaluation des politiques publiques stimule une compétition entre les agglomérations et permet *minima* une diffusion des bonnes pratiques de certaines villes vers d'autres.

Durant cette période, les périmètres institutionnels et géographiques des agglomérations changent sous l'effet d'une reconnaissance de l'étalement périurbain

et de l'évolution de la législation. C'est ainsi, par exemple, qu'entre 2003 et 2013, les surfaces des territoires desservis par les transports urbains ont progressé de 48 % en 10 ans, passant de 26 626 à 36 410 km² selon les conclusions d'une enquête commune portée par la DGITM, le CERTU, le GART et l'UTP⁸.

Depuis les années 1970, les lois et leurs applications modernisent les politiques de transports collectifs. Le Versement Transport, créé en 1971, permet de trouver de nouveaux financements pour les transports urbains. En 1975, le concours Cavallé favorise essentiellement le retour du tramway, mais soutient des innovations comme le VAL. Plusieurs lois depuis la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) de 1982 à la LOM (loi d'orientation des mobilités) en 2019, ont conforté le retour des transports collectifs, l'émergence et le renforcement de nouvelles pratiques de mobilité comme le covoiturage, l'autopartage, les déplacements agiles, l'intermodalité, les nouveaux modes actifs avec le vélo, la trottinette ou la marche. En quelques décennies, le modèle décrit par Marc Wiel (1999) toujours pertinent hors des cœurs des agglomérations, du passage de la ville des piétons vers la ville de l'automobile, est contredit depuis une quinzaine d'années dans les centres urbains. Les effets conjugués, certes encore insuffisants dans plusieurs agglomérations, des contraintes - limitation, interdiction de la circulation, du stationnement et des coûts de la voiture - et des nouvelles alternatives de déplacement dans les villes - réseau maillé de TC, offre croissante de services... - dans un premier temps, requalifient les espaces urbains centraux grâce au retour du tramway qui profite à celui du vélo depuis quelques années (Héran, 2014).

d. Des agglomérations surreprésentées et d'autres absentes

En reprenant les 3 lauréats de 1992 à 2021 (Tab.4), une première observation concerne la permanence de certaines villes et *a contrario* la quasi-absence d'autres. Plusieurs agglomérations reviennent régulièrement dans ce classement comme Lyon (1993, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2005, 2011, 2013, 2014,

2019 et 2020), Nantes (1992, 1993, 1994, 1995, 1997, 2003, 2004, 2008, 2013, 2015) ou Strasbourg (1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007, 2010, 2011, 2012, 2013, 2018, 2019). Dans cette liste de villes couramment citées, Dijon apparaît comme un cas particulier car, même si elle est nommée en 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998, elle en disparaît ensuite totalement si l'on ne tient pas compte des années 2015 et 2020. Démographiquement, elle a été coiffée par Valenciennes, donc en 1999, elle est retirée de la liste. D'autres ne font qu'une apparition, comme Lille (2008), Mulhouse (2006), Rouen (2008), Saint-Etienne (1993) et Brest (2021) ou que de très rares citations comme Nice (2009, 2012, 2021) ou Marseille (1995, 1998, 1999).

PASS	OR	ARGENT	BRONZE
1992	Grenoble	Nantes	Rennes
1993	Nantes	Lyon	St-Etienne
1994	Dijon	Rennes	Nantes
1995	Dijon	Nantes	Marseille
1996	Strasbourg	Grenoble	Dijon
1997	Dijon	Strasbourg	Nantes
1998	Dijon	Strasbourg	Marseille
1999	Strasbourg	Marseille	Lyon
2000	Strasbourg	Grenoble	Lyon
2001	Strasbourg	Grenoble	Lyon
2002	Grenoble	Strasbourg	Lyon
2003	Grenoble Strasbourg	Lyon Nantes Montpellier	-
2004	Nantes	Grenoble	Strasbourg
2005	Lyon	Strasbourg	Nantes
2006	Bordeaux	Mulhouse	Grenoble
2007	Rennes	Strasbourg	Montpellier
2008	Lille	Nantes	Rouen
2009	Nice	Toulouse	Rennes
2010	Rennes	Strasbourg	Montpellier
2011	Toulouse	Lyon	Strasbourg
2012	Strasbourg	Rennes	Nice
2013	Lyon	Nantes	Strasbourg
2014	Nantes	Montpellier	Lyon
2015	Tours	Nantes	Dijon
2016	Grenoble	Montpellier	Bordeaux
2017	Rennes	Toulouse	Bordeaux
2018	Bordeaux	Tours	Strasbourg
2019	Lyon	Bordeaux	Strasbourg
2020	Toulouse	Lyon	Dijon
2021	Brest	Nice	Saint-Nazaire

Tab. 4 - Palmarès des mobilités et des transports (Sources : La Vie du Rail Transport et Ville Rail Transport. Réalisation : J.P. Wolff)

⁸ VRT n° 570 décembre 2014

La seconde observation pointe l'absence de villes comme Clermont-Ferrand, Le Havre, Nancy, Orléans ou Toulon lesquelles, bien qu'intégrées dans les 20 agglomérations retenues pour participer à ce palmarès, ne se sont jamais hissées sur le podium. A côté de ces villes, d'autres, pourtant reconnues pour leur volontarisme en se dotant même d'un tramway, n'ont jamais été prises en compte, étant moins peuplées. C'est le cas d'Avignon, d'Aubagne ou de Besançon (Tab.5), jusqu'au moment de la création du Grand prix des villes moyennes, où ces villes ont été souvent mises en avant pour leurs innovations (vélo, piétonisation, adaptation d'outils technologiques facilitant les mobilités) et leur politique ambitieuse (réseau de bus modernisé, introduction du tramway).

	Pôle urbain	Commune centre	Densité Commune centre hab/km ²
Aubagne		47 000	841
Avignon	457 000	92 000	1 416
Besançon	138 000	116 000	1 782
Le Mans	209 000	142 000	2 707
Reims	322 000	182 000	3 890
Valenciennes	335 000	43 000	3 136

Tab.5- Pôles urbains, communes centre (population et densité en 2017) avec tramway, absents du palmarès (Source : INSEE)

III. DES VILLES AUX POLITIQUES DE TRANSPORT ET DE MOBILITE DIVERGENTES

a. Les agglomérations volontaristes

En partant de l'agrégation des 30 ans de palmarès, socle de ce travail (Tab.4), apparaissent d'autres enseignements comme le nombre de Pass par ville (Tab.6) et le rang des villes (Tab.7). Ces trois tableaux livrent des informations diverses débouchant sur une série de constats différents. Strasbourg se détache nettement avec 6 Pass or, 6 Pass argent et 5 Pass bronze, soit au total 17 (Tab.6). La présence de cette ville se vérifie 17 années sur les 30 du palmarès. Ce résultat est à comparer avec ceux des villes fermant la marche avec une seule mention durant cette période (Lille, Mulhouse, Rouen et Saint-Etienne). A la lecture des résultats, trois remarques questionnent les politiques publiques de transport. S'agit-il d'investir massivement dans une nouvelle infrastructure lourde ayant un effet d'entraînement en termes de modification des modes ? En effet, le renouveau du tramway s'avère dans bien des cas comme un outil

d'intervention urbanistique avant même de favoriser les transports collectifs (Lesnay, 2011).

	Rang			
	Global	Or	Argent	Bronze
Strasbourg	17	6	6	5
Nantes	12	3	6	3
Lyon	12	3	4	5
Grenoble	9	4	4	1
Rennes	7	3	2	2
Dijon	7	4		3
Bordeaux	5	2	1	2
Montpellier	5		3	2
Toulouse	4	2	2	
Marseille	3		1	2
Nice	3	1	1	1
Tours	2	1	1	
Lille	1	1		
Mulhouse	1		1	
Rouen	1			1
Saint-Etienne	1			1
Brest	1			

Tab.6- Rangement des agglomérations médaillées par nombre et qualité de Pass obtenus (Sources : La Vie du Rail Transport et Ville Rail Transport, réalisation : J.P. Wolff)

	Rang			
	Global	Or	Argent	Bronze
Strasbourg	1	1	1	1
Nantes	2	4	1	3
Lyon	2	4	3	1
Grenoble	4	2	3	1
Rennes	5	4	6	4
Dijon	5	2		3
Bordeaux	7	7	8	4
Montpellier	8		3	4
Toulouse	9	8	6	
Marseille	10		9	4
Tours	11	8	9	
Nice	12	8		9
Lille	13	8		
Mulhouse	14		9	
Rouen	15			9
Brest	13	13		
Saint-Etienne	15			9

Tab.7- Rangs des villes, global et par Pass obtenus (Sources : La Vie du Rail Transport et Ville Rail Transport, réalisation : J.P. Wolff)

A travers ce palmarès, est-il envisagé au contraire, d'avoir une approche plus modeste au niveau des infrastructures mais plus globale en termes de services rendus à la population ?

La réponse met en avant le rôle des infrastructures lourdes qui modifient profondément l'utilisation des transports dans un secteur donné, mais, en regardant les premières années de ce palmarès, la présence systématique de Dijon qui, à cette époque, n'a pas encore de tramway, nuance cette première vision des choses. *A contrario*, des villes disposant de modes lourds mais handicapées par des services insuffisants sont absentes des premières places comme Marseille ou Lille.

La seconde remarque porte sur la chronologie retenue et les périodicités lisibles après coup. En effet, ce palmarès ne débute qu'en 1992 et des inaugurations telles que le VAL à Lille (1978) ou les premières lignes de métro à Lyon (1974) et à Marseille (1977), les auraient sans doute distinguées. Enfin, cette chronologie se découpe en périodes différentes. Les villes les plus vertueuses dans ce domaine comme Strasbourg, Nantes, Lyon ou Grenoble qui se détachent sur 30 ans, éclipsent d'autres résultats séquentiels. Si cet exercice ne retenait que les huit premières années de ce palmarès de 1992 jusqu'à 2000, l'agglomération la plus volontariste serait de loin Dijon. Après la capitale de la Bourgogne, ce fut l'ère de Strasbourg de 1996 à 2013 et qui ne revint qu'en 2018 et 2019. Pour les trois agglomérations qui suivent, Lyon récompensée comme Nantes, 12 fois, on note une présence régulière à partir de 1999 de la capitale des Gaules, tandis que la cité ligérienne, très assidue au début, s'efface entre 1998 et 2003, et n'apparaît plus après 2015. Grenoble est souvent nommée du début jusqu'en 2006, puis disparaît pour ne revenir qu'une fois en 2016. Le recensement des opérations lancées et réalisées dans les villes, permet de répondre en partie à ces périodicités (Tab.2).

La troisième remarque concerne la médiatisation de certaines villes. En effet, les coups de projecteurs mettent en scène des infrastructures, des modes, des services, des innovations sociales ou technologiques par des villes qui les développent. Ces résultats sont fort scrutés par les autorités des mobilités, les élus, mais aussi par les grands groupes de transport et les industriels des filières concernées. Si pour Strasbourg, la construction d'un réseau de tramway et de pistes cyclables, portant au pinacle cette ville, que peut-on

dire de la médiatisation de Bordeaux, de Montpellier ou de Tours, qui se classent respectivement 7^e, 8^e et 11^e du palmarès (Tab.7) ? Montpellier qui, contrairement aux deux autres villes, n'a d'ailleurs jamais obtenu de Pass or, surfe sur sa réputation de politique urbaine lancée par Raymond Dugrand et Gorges Frêche, avec l'aide de Ricardo Boffil dans les années 1980 et 1990. Le design de la première ligne de tramway, aux hirondelles blanches sur les rames bleues, comme celui de la ligne 3 au motif évoquant un monstre marin bienveillant dessiné par Christian Lacroix, ont popularisé ce réseau de tramway (Ferras & Volle, 2002). L'appel à Daniel Buren et à l'agence RCP, pour inscrire un dialogue architectural entre fluidité des rames du tramway et enracinement ligérien des stations de la première ligne de Tours, participe à cette théâtralisation du tramway (Beauvais, 2011). A Bordeaux, le tramway est la baguette magique qui a réhabilité les anciennes friches du Port de la Lune, situées au cœur de la cité, participant à son classement au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO en 2007 (Carabin 2013).

b. Les villes à la traîne

Plusieurs agglomérations ne décrochent qu'une mention durant cette période (Lille, Mulhouse, Rouen et Saint-Etienne), d'autres sont un peu mieux dotées : Tours (2), Nice et Marseille (3) et Toulouse (4). Dans ce groupe de villes, certaines par leur taille démographique ne sont pas des plus dynamiques. Brest, Mulhouse, Rouen et Saint-Etienne qui figurent en fin de classement, en fonction surtout des critères quantitatifs retenus par la revue, ne méritent pas pour autant. Elles possèdent toutes une ou plusieurs lignes de tramway et l'une d'elles, Mulhouse, est la seule à avoir réalisé un véritable tram-train (2010). Brest a réintroduit le tramway en 2012 et a inauguré le premier téléphérique urbain en 2016 en France. Saint-Etienne a créé deux nouvelles lignes de tramway (2006 et 2019) et modernisé son réseau de trolleybus depuis quelques années. Ces agglomérations moins peuplées ne réussissent-elles pas aussi bien que d'autres plus grandes ? La construction d'une ligne de métro ne les mettra jamais en avant, mais leur politique de modernisation des transports et de gestion partagée de l'espace, peut fortement améliorer la qualité des déplacements.

Mais que Lille, Marseille ou Nice soient en aussi mauvaise posture interroge. Ces grandes

agglomérations comptent parmi les plus peuplées mais aussi parmi les plus paupérisées⁹. Leur taux de paupérisation, Marseille (25,5 %), Nice (20,20 %), pourrait expliquer ces situations ; cependant, Strasbourg (22,8 %) remet en question le lien entre engagement en matière de politique publique des mobilités et pauvreté. En effet, les agglomérations peuvent ou non, en fonction de leurs choix politiques et de leurs ressources budgétaires, favoriser l'accès à la ville pour tous, en offrant un service de transport plus ou moins performant (Caubel, 2012). N'y aurait-il pas d'autres facteurs de type culturel ? A côté de Marseille et de Nice, il faudrait ajouter une grande absente de ce palmarès, Toulon. Ces trois villes méditerranéennes, au nom d'une certaine liberté que la voiture a fortement symbolisée, ont eu tendance à ne s'engager que tardivement dans une politique contraignante pour favoriser les transports collectifs. Les élus toulonnais n'ont pas su prendre le virage que les autorités des deux grandes voisines continuent à négocier. Pourtant, Toulon a su mettre en place un service performant de navettes maritimes dans la rade.

Mais ces villes ne sont pas condamnées à rester au fond du classement. Marseille a construit des lignes de métro et de tram et Nice réalise un réseau en combinant les lignes de tram et la section urbaine des Chemins de fer de Provence. D'autre part, le passage du paradigme transport à celui de mobilité, modifie la donne en favorisant l'optimisation des pratiques et moins la construction de nouvelles infrastructures coûteuses pour les collectivités.

En 2005, Toulouse qui semblait vouée à rester à la traîne, bien loin derrière Lyon, Strasbourg, Nantes, Lille ou Marseille, suscitait les propos suivants du journaliste « les chiffres révèlent une situation assez dramatique : pas d'anticipation d'une périurbanisation anarchique... Les gros efforts fournis par l'agglomération mettront du temps à être visibles, mais ils sont indispensables sous peine d'aboutir très vite à une thrombose pénalisante pour l'activité économique ». Il ne se trompait pas, rejoignant les propos de Robert Marconis (1983) qui enfonçait déjà le clou « pendant de longues décennies, la succession de décisions empiriques, prises à la hâte, pour résoudre les problèmes les plus urgents témoignait de l'absence d'une politique cohérente des transports en commun et conduisait à entrer dans l'avenir à

reculons ». Même si le PDU (Plan de déplacements urbains) de 2018 vient d'être annulé par le tribunal administratif en 2021, il n'en demeure pas moins que le Pass d'or obtenu en 2020, montre le chemin parcouru en 15 ans.

c. Les villes en position médiane

Enfin, les villes occupant une place médiane montrent les difficultés rencontrées pour se détacher du bas du tableau, mais aussi les efforts réalisés pour répondre aux défis contemporains de mobilité. Sont regroupées dans cette catégorie les agglomérations suivantes : Rennes, Dijon, Bordeaux et Montpellier. Rennes y figure dès la première année (1992), Dijon sans discontinuer de 1994 à 1998, Montpellier à partir de 2003 et Bordeaux n'apparaît au palmarès qu'à partir de 2005.

Rennes, tout comme Toulouse, est représentative de la complexité de la relance des transports collectifs dans le dernier quart du XX^e siècle. En 1992 (bronze) et 1994 (argent), elle figure en bonne place avant de disparaître totalement jusqu'en 2007 (or). A cette longue éclipse (13 ans), correspond le retournement de la municipalité socialiste de Rennes, élue en 1977, qui, favorable au tram au départ, opte pour le VAL à la fin du second mandat d'Edmond Hervé qui devra se battre durant son troisième pour que le métro léger fonctionne en 2002 (Philipponneau, 1995).

Montpellier n'apparaît qu'à partir de 2003 (argent). En 2007 (bronze), cette ville recueille les fruits de la mise en service de la 2^e ligne en 2006 et la décision de construire une 3^e ligne. En 2010 (bronze), les travaux des lignes 3 et 4 la remettent en scène. La mise en service de la ligne 3 et de la ligne 4 (1^{ère} étape), est saluée en 2014 (argent), tout comme le bouclage de la ligne 4 autour du centre en 2016 (argent).

Bordeaux connaît un rapide essor de son réseau de tramway depuis qu'Alain Juppé est devenu maire en 1995. En 2006 (or), année où est décidé le prolongement de la ligne A, inaugurée en 2003 ; puis en 2016 (bronze), pour plusieurs prolongements de lignes de tram, la création de terminus partiels, l'alimentation par le sol dans le centre et le démarrage des travaux de la ligne D. L'année suivante en 2017 (bronze) souligne l'extension de la ligne C, fin 2016. Une nouvelle consécration en 2018 (or) correspond à l'ensemble de la politique conduite pour faire reculer

⁹ *Gazette des communes* (21/12/2016) Combien de pauvres dans les 100 plus grandes villes ?

l'usage de la voiture, avec en particulier, la fermeture du Pont de Pierre situé au centre de la ville et réservé uniquement aux piétons, aux cyclistes et aux tramways depuis l'été 2017. Enfin, en 2019, le Pass d'argent enregistre l'inauguration de la ligne D du tramway (1^{ère} phase) et le premier jalon d'un RER bordelais avec un réseau de 3 lignes pour 2028.

IV. DU TRAMWAY AU BOUQUET GLOBAL DE MOBILITES

En se fiant à l'air du temps, le titre de cette partie aurait pu être du tram au vélo. L'usage de ce mode actif connaît dans l'Eurométropole de Strasbourg, une utilisation croissante de 8 à 11% entre 2009 et 2019 et dans sa partie centrale, celle-ci est encore supérieure avec 15%. Dans le Palmarès, même si le vélo apparaît de plus en plus, il s'agit surtout de souligner les efforts réalisés pour sortir de la dépendance automobile et confortant un bouquet global favorisant les mobilités.

a. Le retour du tramway

En 1992, le jury classe sur les deux premières marches, Grenoble et Nantes inaugurant leurs deuxièmes lignes de tramway. En 1993, l'effet tramway est toujours manifeste avec le couronnement de Nantes qui prolonge sa seconde ligne de tram. En troisième position, Saint-Etienne citée pour l'unique fois, l'est pour le prolongement de sa seule ligne à cette époque. En nous arrêtant sur la championne de ce palmarès, Strasbourg, il est indiscutable que le retour et l'extension du réseau de tram sont au cœur de sa réussite. Pour la capitale alsacienne, les années et les récompenses se suivent et le tram, à travers la création de nouvelles lignes et l'extension d'autres, imprime sa marque durablement. Mais ce n'est pas la seule ville à être dans cette dynamique, la corrélation entre les enseignements des politiques locales et les palmarès corroborent ce qui précède (Tab.2 et Tab.4). Pourtant, il ne suffit pas de construire une ligne de

Villes	Population Unité urbaine 2016	Année de retour du tram	Nombre de lignes (2020)	Nombre de points contact tram/tram	Nombre de points contact tram/gare	Longueur des lignes	Projets
Lille	1 042 000	1874	2	1	2	22	5
Saint-Etienne	374 000	1983*	3	1	4	16,3	
Nantes	643 000	1985	5	7	4	45	2 + extensions
Grenoble	510 000	1987	5	7	4	39,2	extensions
Rouen	468 000	1994	2	1	1	15,1	
Strasbourg	465 000	1994	6	10	6	55,5	1 + extensions
Montpellier	435 000	2000	4	7	4		1
Orléans	282 000	2000	1		2	29,3	
Bordeaux	917 000	2003	4	4	4		extensions
Mulhouse	246 000	2006	3	1	1	16,2	extensions
Valenciennes	335 000	2006	2		1	33,8	1
Marseille	1 558 000	2007*	3	3	2	15,5	2 + extensions
Le Mans	210 000	2007	1+1branche	1	1	15,4	1
Nice	944 000	2007	3	3	1	27,5	1
Lyon	1 660 000	2010	8	9	5	101	3 + extensions
Mulhouse	246 000	2010	1			29	
Toulouse	958 000	2010	2	1	1	15	extensions
Angers	227 000	2011	1		1	12,3	2
Reims	212 000	2011	2	1	5	11,2	
Brest	202 000	2012	1		0	14,5	1
Dijon	243 000	2012	2	1	2	19	1
Le Havre	236 000	2012	2	1	1	13	1
Tours	354 000	2013	1		1	18,2	1
Aubagne	90 000	2014	1		2	2	1
Besançon	135 000	2014	2		1	14,5	
Avignon	458 000	2019	1		1	5,2	1
Caen	200 000	2019	3	4	1	16,2	extensions
Marseille		depuis 1876					
St-Etienne		depuis 1881					prolongement de 3 km de la ligne 1 en 1983

Tab. 8 - Liste des réseaux de tramways et projets dans les villes de province en 2020 (Sources : Services transports des villes concernées, GART, CERTU, INSEE - Conception et réalisation : J.P. Wolff)

tram pour glaner les faveurs du palmarès comme l'indiquent les villes d'Aubagne, d'Angers, d'Avignon, de Caen, du Havre, du Mans, d'Orléans, de Reims et de Valenciennes.

b. Des infrastructures lourdes au bouquet global de mobilités émergentes

Le tramway et le métro pour les villes qui en disposent, sont toujours présents comme élément discriminant. Mais avec l'équipement progressif des agglomérations et l'apparition de nouvelles demandes et pratiques sociétales, nous pouvons entrevoir une transition des infrastructures lourdes vers diverses solutions d'un bouquet global de mobilités. Les avancées technologiques et leur large démocratisation participent à la diffusion de ces nouvelles pratiques correspondant à une prise de conscience encore plus vive des enjeux environnementaux. En 2019, la palme d'or décernée à Lyon correspond certes à l'inauguration de la ligne de tram T6, mais prend en compte le doublement du budget du Styral (2,55 milliards €) entre 2020 et 2025, pas seulement consacré au tram ou au métro, mais intégrant le transport par câble et les pôles intermodaux. En 2003, Nantes (Pass d'or) mentionne les pistes cyclables à côté du prolongement de la ligne A du tram. Mais, il ne s'agit pas que de retenir les initiatives favorables au vélo. Citons Strasbourg (Pass or) en 2012 avec en particulier la création du Pass mobilité qui intègre une offre globale (tram+bus+vélhop+autopartage+PR+véloparc) dans laquelle les cyclistes sont encouragés et en 2019, l'obtention du Pass de bronze souligne les résultats de cette politique de réduction de la part de la voiture dans les modes de déplacement (marche 36,5% + vélo de 11% = mode actif 47,5%). Même si la référence au vélo à travers, les pistes cyclables et le développement du libre-service vélo, occupe une place importante et surtout visible dans ce panel, il ne faut pas oublier d'autres paramètres comme l'intermodalité, le confort et la sécurité ou le recours aux mobilités émergentes grâce en particulier au numérique et aux nouvelles pratiques qu'il favorise.

CONCLUSION

Un des éléments qui semble déterminant dans l'évaluation des politiques publiques de transport et

de mobilité, repose sur la présence ou non de solutions apportées par les transports collectifs lourds. La réalisation de lignes de métro ou de tramway passe bien avant d'autres mesures plus innovantes comme le recours à l'électromobilité ou aux nouveaux services de mobilité. C'est ainsi que dans le palmarès 2013, avec la consécration de Lyon, n'ayant plus obtenu cette distinction depuis 2005, et qui jusqu'en 2010 (Pass de bronze) et 2011 (Pass d'argent) avait disparu de ce classement pour ne revenir que cette année-là, le journaliste insiste sur « une mobilisation menée sur tous les fronts, tram, métro, bus »¹⁰. Pour coller à l'actualité récente (2020), Toulouse vient de remporter pour la seconde fois le Pass d'or, saluant une nouvelle fois la réalisation d'une section de tramway. Nous pourrions multiplier les exemples et le retour du tramway est largement consacré dans ce palmarès. Pourquoi le tramway, moins capacitaire et moins rapide qu'un métro ou un RER, tout simplement le nombre de réseaux de tramways remis en place dans les villes françaises, est largement plus élevé que celui des métros. Seules 5 villes de province disposent d'un métro, d'une grande efficacité par son site propre intégral, il s'agit de Lille, Lyon, Marseille, Rennes et Toulouse. En ce qui concerne le RER, à part Paris, les métropoles françaises, comparées à plusieurs de leurs homologues européennes, n'en sont qu'au niveau de projet ou d'embryons de réseau. Pour le tramway, à l'exclusion de Lille, Marseille et Saint-Etienne qui avaient préservé un vestige bien maigre de leur ancien réseau et d'autre part, Nantes et Grenoble qui ont inauguré leur première ligne en 1985 pour la première citée et en 1987 pour la capitale du Dauphiné, toutes les autres lignes sont ouvertes et/ou prolongées durant ces dernières 30 années qui correspondent au palmarès, ceci expliquant sans doute en partie cela.

Nous pouvons avancer que les fondamentaux dans les politiques publiques et les pratiques de mobilité, jouent un rôle essentiel, malgré l'accent mis depuis quelques années sur la panoplie d'outils intelligents en matière de déplacement. En effet, sans la présence d'infrastructures lourdes de transports dans les métropoles (métro, tram, TCSP), la question des mobilités serait totalement ingérable. Par contre, ces technologies favorisent des pratiques plus simples, plus souples et plus nombreuses non seulement des transports urbains traditionnels mais

¹⁰ *Ville Rail et Transports*, n° 558, décembre 2013

aussi de nouvelles formes de mobilité. Dans le palmarès, apparaît le poids des engagements des pouvoirs publics, en particulier des autorités organisatrices de la mobilité pour développer l'utilisation des transports en commun en tentant de contenir, de limiter puis de faire reculer l'usage de la voiture.

Ce palmarès n'a pas la prétention d'être l'alpha et l'oméga des bonnes pratiques dans le domaine des mobilités, mais il a l'avantage de faire ressortir les grandes tendances des trois dernières décennies et, rien que pour cela, il est un des aiguillons pour l'amélioration des conditions de déplacements dans les grandes agglomérations françaises.

BIBLIOGRAPHIE

Cordier B., 2021, *Le palmarès des mobilités, Les villes françaises les plus vertueuses pour les transports*, ADETEC, 32 p.

Beaucire F., 1996, *Les transports publics et la ville*, Milan, Toulouse, 63 p.

Beauvais J-M., 2011, Le design du tramway de l'agglomération tourangelle, *Transports urbains*, n°118, pp.29-30.

Bonnafous A., 1999, *Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre*, La Documentation Française, Paris, 175 p.

Bourdin A., 2010, La ville se dit par évaluations, *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 128-129, pp.117-134.

Carabin J-P., 2013, *Tram de Bordeaux... : reflets d'une métropole*, Bastingage, Talence, 78 p.

Caubel D., 2012, Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, pp. 36-45.

Cusin F. & Damon J., 2010, Les villes face aux défis de l'attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines, *Futuribles* n° 367, pp. 25-46.

Dupuy G., 1995, *La dépendance automobile*, Anthropos, Paris, 160 p.

Dupuy G. & Bost F., 2000, *L'automobile et son monde*, L'Aube, La Tour d'Aigues, 217 p.

Emelianoff C., 2007, La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe, *L'Information géographique*, n° 3, pp. 48-65.

Ferras R. & Volle J-P., 2002, *Montpellier Méditerranée*, Economica, Paris, 228 p.

Héran F., 2014, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 160 p.

Lesnay F., 2011, *L'atlas du tramway dans les villes françaises*, Recherches éditions, Paris, 424 p.

Marconis R., 1983, La crise des transports urbains et les projets de métro, *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 54, fascicule 1, pp. 69-100.

Passet R., 1996, *L'économie et le vivant*, Economica, Paris, 294 p.

Phlipponneau M., 1995, *Le VAL à Rennes*, Nature et Bretagne, Spézet. 173 p.

Quinet E., 1990, *Analyse économique des transports*, PUF, Paris, 302 p.

Wiel M., 1999, *La transition urbaine ou le Passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Bruxelles, 149 p.

Liste des sigles

AOM : Autorité organisatrice des mobilités

AOT : Autorité organisatrice des transports

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

GART : Groupement des autorités responsables des transports

FNAUT : Fédération nationale des associations des usagers des transports

FUB : Fédération française des usagers de la bicyclette

LOM : Loi d'orientation des mobilités

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

PDU : Plan de déplacements urbains

UTP : Union des transports publics et ferroviaires

VAL : Véhicule automatique léger, mis au point entre Villeneuve d'Asq et Lille (VAL)

VRT : Ville Rail et Transports