

# HOMMAGE A GEORGES DOBIAS

*Les actes du colloque du 28 septembre 2022*

## **PREFACE**

*Un colloque en hommage à Georges Dobias, Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées décédé le 20 juin 2021, a été organisé le 28 septembre 2022 au Ministère de la Transition Ecologique (Tour Séquoia à La Défense), à l'initiative de son épouse Catherine Dobias et de ses amis Bernard Basset, Olivier Paul-Dubois-Taine et Jacques Roudier, sous le patronage de Pierre-Alain Roche, Président de la section Mobilités et transports à l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement Durable.*

*Ancien directeur général de l'INRETS (Institut National de recherche sur les transports et leur sécurité), ancien vice-président du Syndicat des Transports Parisiens (devenu Ile de France mobilités), Georges Dobias a enchaîné des responsabilités importantes dans le domaine du transport et des politiques de mobilité, et contribué à de nombreuses innovations techniques et sociales. Il était un grand ingénieur, un acteur engagé et visionnaire du transport et des mobilités, un homme de conviction.*



## *La genèse du colloque.*

*Rendre hommage à Georges Dobias, après ceux rendus à d'autres grands ingénieurs, Claude Martinand en avril 2014, Claude Gressier en juin 2019, Jean Chapon en juin 2022, était dans la tradition du Ministère de la transition écologique. C'était aussi l'objectif des trois organisateurs de rendre compte simultanément du parcours professionnel d'un grand ingénieur et de l'histoire des transports, de leurs évolutions techniques et socio-économiques et de leurs défis à venir.*

*Cette idée a reçu l'adhésion de tous les contributeurs du colloque contactés au cours du printemps 2022 : celle de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement Durable, et celle de chacun des intervenants qui se sont exprimés au cours de la matinée.*

*Ce colloque a reçu le soutien de l'Université Gustave Eiffel, d'Ile de France mobilités, de la Société du Grand Paris et de l'ATEC-ITS France. Son animation a été confiée à Michel Hagège, journaliste honoraire et conseiller éditorial, qui beaucoup contribué à son organisation.*

*Pour rendre compte du colloque, les trois organisateurs ont souhaité, en accord avec l'IGEDD, archiver ses actes qui reconstituent le déroulement complet de cette manifestation, issu de la transcription et de la mise en forme des interventions, afin de les rendre consultables à la demande.*

*Tel est l'objet du présent document.*

*Parallèlement, la revue « Transport, Infrastructures & Mobilité » (TI&M), dans son numéro 535 de septembre-octobre 2022, a publié deux articles de son directeur Hervé Nadal, portant respectivement sur les enseignements issus de 50 années de transports en Ile de France, et sur les choix thématiques d'innovation technique et d'innovation sociale liés à la recherche et l'innovation dans les transports.*

# HOMMAGE A GEORGES DOBIAS

## Transports terrestres et mobilités, transitions écologique et numérique

### *SOMMAIRE des actes du colloque du 28 septembre 2022*

Programme et intervenants	Pages
<b>OUVERTURE ET ORGANISATION DU COLLOQUE – ACCUEIL DES PARTICIPANTS</b>	
- Michel HAGEGE, journaliste honoraire et conseiller éditorial, animateur du colloque	3
- Pierre-Alain ROCHE, Président de la section Mobilités et transports, IGEDD	4
<b>HOMMAGES – Témoignages d'amis et d'anciens collègues proches</b>	
- Jacques DUMAS, ingénieur en chef des Mines en retraite, proche ami de Georges Dobias et de sa famille	5
- Philippe ESSIG, ancien Directeur général de la RATP, ancien Président de la SNCF, ancien Ministre	7
- Marie Antoinette DEKKERS, ancienne ingénieure de recherche à l'INRETS	8
- Anne BERNARD-GELY, ancienne secrétaire générale puis directrice de l'exploitation au STP	9
- Martial CHEVREUIL, président d'ATEC-ITS France	10
- Jean MESQUI, ancien président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes	11
- André BROTO, ancien directeur de la stratégie à VINCI-Autoroutes	11
- Philippe DOBIAS conclut cette séquence en hommage à son père	12
<b>GRAND TEMOIN</b>	
Anne Marie IDRAC, ancienne Ministre	13
<b>INTRODUCTION DES DEUX TABLES RONDES – Cinquante années d'évolution de la mobilité</b>	
Yves CROZET, professeur émérite Sciences-Po Lyon et ancien directeur du LAET	17
<b>PREMIERE TABLE RONDE « LES TRANSPORTS EN ILE DE France »</b>	
- Alain SAUVANT, directeur de l'Autorité de la qualité de service (AQST) au sein de l'IGEDD	20
- Jean-Pierre DUPORT, Préfet de la région Ile de France et préfet de Paris de 1998 à 2002	22
- Sandrine GOURLET, directrice exécutive à la Société du Grand Paris, en charge des relations extérieures	24
- Laurent PROBST, Directeur général d'Ile de France Mobilité depuis avril 2016	27
- Pierre MESSULAM, normalien et ingénieur en chef des mines, ancien directeur des risques à la SNCF	28
<b>ECHANGES AVEC LA SALLE</b>	
Interventions de Laurent PROBST, Claude SOULAS (ancien de l'INRETS), Pierre MESSULAM, Sandrine GOURLET, et Jean Claude RALITE (condisciple de Georges Dobias à l'ENPC)	29-31
<b>SECONDE TABLE RONDE « RECHERCHE ET INNOVATION »</b>	
- Jean-Pierre GIBLIN, ancien président de la section sciences et techniques du CGPC	32
- Jean-Loup MADRE, directeur de recherche honoraire à l'Université Gustave Eiffel	33
- Jean-COLDEFY, directeur des programmes d'ATEC ITS France, conseiller du président de Transdev.	34
- Corinne BLANQUART, première vice-Présidente de l'Université Gustave Eiffel (UGE)	37
<b>ECHANGES AVEC LA SALLE</b>	
Interventions de Laurent PROBST, Jean-Claude RALITE, Corinne BLANQUART, Elisabeth DUPONT-KERLAN, Jean COLDEFY, Jean-Pierre DUPORT, Pierre MESSULAM, Jean-Pierre GIBLIN, Jean-François JANIN (URBA 2000) et Jacques ROUDIER (ancien président de la section Sciences et techniques au CGEDD)	39-42
<b>CONCLUSIONS DU COLLOQUE</b>	
- Pierre-Alain ROCHE, Président de la section Mobilités et transports, IGEDD	43
- Remerciements de Madame Catherine DOBIAS	43

## **OUVERTURE ET ORGANISATION DU COLLOQUE**

**Michel HAGEGE**, *journaliste honoraire et conseiller éditorial, animateur du colloque*

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes réunis ce matin, nombreux, pour rendre hommage à Georges Dobias, disparu il y a un peu plus d'un an, en juin 2021.

Directeur général de l'INRETS et vice-président du Syndicat des Transports Parisiens à l'époque, il était un grand ingénieur, un acteur engagé et visionnaire du transport et des mobilités ; un homme de conviction.

C'est Pierre-Alain Roche, président de la section Mobilités et Transports de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable, IGEDD ex-CGEDD, qui introduira et conclura ce colloque.

L'IGEDD, qui nous accueille ce matin Tour Sequoia, est en effet l'un des soutiens de ce colloque aux côtés d'Ile-de-France Mobilités, de l'Université Gustave Eiffel, de la Société du Grand Paris et d'ATEC ITS France.

L'objectif, voulu par les proches et amis de Georges Dobias, en particulier son épouse, Mme Catherine Dobias – nous saluons sa présence – et par Bernard Basset, Olivier Paul-Dubois-Taine et Jacques Roudier, tous les trois co-organisateurs de ce colloque, est à la fois historique et prospectif.

Historique, car il nous permettra d'abord de revenir sur quelques repères clés de ce secteur au cours des 50 dernières années ; prospectif car nous réfléchirons ensuite sur les grands défis actuels, ceux de la transition écologique et numérique, et les moyens d'y faire face ; des questionnements rendus encore plus palpables par la canicule de cet été, celles qui suivront, qui s'annoncent, et les nouveaux bouleversements géopolitiques.



*Photo : Michel Hagège*

Après les hommages initiaux et les interventions de deux grands témoins, Anne-Marie Idrac et Yves Crozet, nous tenterons d'y répondre à travers deux tables rondes, l'une consacrée à l'Ile-de-France, l'autre à la recherche et l'innovation, deux secteurs dans lesquels Georges Dobias s'est particulièrement illustré.

Malgré le programme chargé de la matinée qui nous obligera tous à être concis, nous tenterons de laisser une large place au débat, qui, j'en suis certain, sera animé. Je donne donc tout de suite la parole à Pierre-Alain Roche, sur à la fois l'intérêt de ce colloque à ses yeux et le contexte dans lequel il se tient, puisque le CGEDD est devenu l'IGEDD depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022.

## ACCUEIL DES PARTICIPANTS

**Pierre-Alain ROCHE**, *Président de la section Mobilités et transports,  
Inspection générale de l'Environnement et du Développement Durable*

Je suis très heureux de vous accueillir ici au nom de Paul Delduc, chef de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable, une nouvelle appellation du CGEDD.

Ce passage au rang d'inspection consacre le caractère très interministériel et pluridisciplinaire de nos travaux et nous met au rang de l'IGF (*Inspection générale des finances*), de l'IGA (*Inspection générale de l'administration*), bien connues des uns et des autres. Il nous apporte une protection statutaire renforcée, avec des mécanismes qui préservent l'indépendance de nos missions. Le CGEDD était présidé par le Ministre : nous avons maintenant un chef d'inspection indépendant. Cela nous incite évidemment à moderniser nos démarches, à nous projeter, à ouvrir plus largement nos activités.

Notre rôle ne change pas : c'est toujours de conseiller les ministres et les acteurs, de proposer des solutions dans les situations les plus délicates et d'éclairer avec modestie le chemin... Beaucoup d'entre vous le savent, nous avons délivré au début de cette année 2022 un important travail de prospective sur les mobilités et les transports ; et évidemment beaucoup de questions nous sont posées par l'actuel gouvernement à l'heure de la mise en avant de la planification écologique.

Marc Papinutti, ancien directeur général es infrastructures, des transports et des mobilités (*DGITM*), qui a bien connu Georges Dobias et est aujourd'hui directeur du cabinet de Christophe Béchu, (*Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires*) m'a chargé de vous transmettre ses amitiés.

### ***Les activités de l'IGEDD sur le temps long***

Georges Dobias a été un inspirateur hors pair, et pour tous nos travaux, un compagnon de route que beaucoup d'entre nous ont côtoyé. Il était certes très affable et très modeste, mais en même temps d'une compétence exceptionnelle, d'un doigté et d'un savoir-faire inspirants pour nous tous et qui seront mis en avant au cours de cette matinée de colloque.

Il n'était pas membre de l'Inspection générale, mais l'IGEDD ne pouvait pas rester en dehors de l'organisation de cet hommage, et Paul Delduc a accepté cette petite entorse à nos habitudes.

Toujours dans nos activités dominées par la prise en compte du temps long dans les décisions publiques, l'IGEDD organise le 28 octobre 2022, une matinée sur la question de l'adaptation au changement climatique dans les ports et les activités fluviales. Nos sujets d'intérêts sont extrêmement variés.

Enfin, pour ceux qui n'auraient pas eu l'information, je voudrais saluer la mémoire de Claude Abraham, dont les obsèques auront lieu demain. Claude Abraham a été une grande figure du Ministère par tous ses apports dans le domaine de l'économie des transports. Il était resté très actif ; il avait même envisagé de venir à ce colloque si les circonstances n'en avaient pas décidé autrement. C'est donc avec beaucoup d'émotion que nous avons appris cette triste nouvelle.

### ***Remerciements aux organisateurs, aux soutiens et aux intervenants et du colloque***

Je voulais remercier Bernard Basset, Olivier Paul-Dubois-Taine et Jacques Roudier, tous les trois plus particulièrement parce que ce sont eux qui ont sollicité chacun des intervenants pour monter cette opération. Leur mobilisation a été essentielle dans cette démarche. Également celle de l'ATEC et de son président Martial Chevreuil. Je voudrais en profiter pour remercier Anissa Merabet qui, aux côtés de Karine Gal et de Lucinda Dinis Da Silva, mon assistante, a préparé le déroulement technique du colloque.

L'organisation de ce colloque a bénéficié de nombreux soutiens : de l'Inspection (IGEDD), de l'ATEC et de l'Université Gustave Eiffel : je remercie Jean-Bernard Kovarik qui participe au colloque, et je

salue Corinne Blanquart, que je retrouve au Conseil d'Orientation des Infrastructures. Je remercie également Laurent Probst (*Directeur général d'Ile de France mobilités*), et Sandrine Gourlet (*Directrice des relations extérieures de la Société du Grand Paris*), qui participent aux tables rondes, tout en étant des soutiens de l'événement et cela dans un total cloisonnement des deux démarches.

Nous accueillerons avec grand plaisir Anne-Marie Idrac, Jean-Pierre Duport et Yves Crozet. Philippe Essig ne pourra pas être présent avec nous, mais c'est Olivier Paul-Dubois-Taine qui lira son témoignage. Je vous remercie d'être venus si nombreux et, par avance, tous nos intervenants ; et je remercie évidemment Catherine Dobias accompagnée de ses enfants, d'avoir été partie prenante, très active et très engagée, dans la préparation de cet hommage.

### ***La conception d'une matinée de colloque***

La première séquence de ce colloque va rassembler par les hommages et la prise de recul face à nos grands témoins : les apports de Georges Dobias à la politique des transports. Ensuite, deux tables rondes ont été calquées sur les deux grandes séquences historiques de la vie professionnelle de Georges : la première sur les transports en Ile de France et la seconde sur la recherche et l'innovation.

Cette matinée de colloque a été conçue comme une prise de recul, pour se mobiliser sur le temps long.

Vous savez que l'activité francilienne est pleine de péripéties, que les transports en Ile de France font la « une » des journaux tous les jours en ce moment. C'est évidemment un système dont on parlera, qui est très original, très puissant et en même temps très fragile ; je pense notamment à son modèle économique et à son organisation institutionnelle qui est complexe. Cela fera l'objet des discussions. Revisiter la façon dont on a migré progressivement vers l'organisation et les responsabilités d'aujourd'hui est tout à fait d'actualité.

Le deuxième volet est la prospective et l'innovation. J'en parlais pour nos activités à l'IGEDD mais c'est également l'apport historique de Georges Dobias dans sa responsabilité à l'INRETS. Les innovations bougent de partout actuellement, avec des effets plus ou moins significatifs sur les pratiques réelles, avec des espoirs, des interrogations et bien entendu des enjeux majeurs notamment en matière de transition énergétique et écologique.

Voilà notre menu de la matinée.

## **HOMMAGES**

### ***Témoignages d'amis et d'anciens collègues proches***

***Jacques DUMAS, ingénieur en chef des Mines en retraite, ancien cadre dirigeant des Charbonnages de France, proche ami de Georges Dobias et de sa famille***

#### ***Des liens d'amitié noués à l'Ecole Polytechnique***

A la demande de Catherine, son épouse, je veux donc aujourd'hui rendre hommage à Georges, pour l'amitié qui nous a réunis pendant 65 ans. En effet, en septembre 1956 Georges et moi, tous deux fraîchement admis à l'Ecole Polytechnique, nous sommes retrouvés dans la même chambrée, sur la montagne Sainte-Geneviève, où elle se trouvait à l'époque.

Ayant très vite sympathisé, nous décidâmes d'accepter de gérer ensemble la bibliothèque des élèves. Ceux-ci, n'ayant à l'époque aucun accès à la télévision en semaine, empruntaient volontiers des livres, si bien que la bibliothèque avait du succès et nous avons agréablement travaillé ensemble à cela.

Assez vite, nous avons fait la connaissance respective de nos familles. Les parents de Georges, d'origine tchèque, avaient émigré en France dans les années 1920. Georges était leur seul enfant et ils l'ont élevé avec beaucoup d'amour et de soins. Il avait des cousins émigrés aux Etats-Unis, dans la diaspora tchèque, chez qui il était resté une partie de l'été et je me souviens d'avoir été fort impressionné car je rêvais depuis longtemps de découvrir les Etats-Unis.

A la sortie de l'Ecole Polytechnique, nous fîmes la formation militaire dans deux écoles différentes, le service en Algérie dans deux régions différentes et la formation d'ingénieur dans deux écoles différentes, les Ponts et Chaussées et les Mines. Nous avons néanmoins toujours gardé le contact.

En 1961/62, nous avons été rappelés tous deux à Alger, comme les ingénieurs des grands corps techniques et les énarques, pour travailler dans l'administration du pays encore en guerre. Georges, qui travaillait alors à l'aéroport d'Alger et qui bénéficiait de l'usage d'une villa à Hydra, sur les hauteurs d'Alger, a recueilli plusieurs d'entre nous, nous protégeant d'une situation chaotique et dangereuse dans un Alger à feu et à sang.

### ***...qui se sont prolongés par des liens familiaux***

De retour en France, chacun de nous a commencé sa carrière professionnelle. Bien que nous n'ayons pas eu de relations professionnelles au cours de nos carrières, cela ne nous a pas empêchés d'entretenir les liens d'amitié qui s'étaient tissés jusque-là. Ainsi, Georges était présent lors de mon mariage en 64 et ma femme et moi étions présents quelques années plus tard au sien. Il se trouve que nos deux couples se sont toujours très bien entendus, ce que nous avons tous deux, Georges et moi, fort apprécié. Nous avons même découvert un lien de parenté entre nos deux épouses.

Par la suite, nous avons passé des journées mémorables ensemble à la montagne, dans la vallée de Chamonix, ou à la campagne à La Dauberie, non loin de Pontchartrain, avec nos enfants. Quand est venu le moment de la retraite, les liens tissés au sein de la promotion de l'école ont permis de partager entre camarades de nombreux voyages, dont certains ont bénéficié de la compétence d'organisateur de Georges. Je pense en particulier au voyage au Maroc pour le Festival de musique sacrée à Fès, ou à la croisière sur la Seine sur le thème des impressionnistes.

### ***« Je me souviens, c'était un autre monde, 1936-2018 »***

Il y a quelque temps, Georges avait rédigé un petit livre de souvenirs intitulé « *Je me souviens, c'était un autre monde, 1936-2018* », à l'usage notamment de ses enfants et petits-enfants. En lisant ce livre, je n'ai pu qu'admirer son extraordinaire mémoire et son analyse très pertinente sur les profondes évolutions des techniques, des mentalités, de la santé, de la vie quotidienne et bien d'autres choses. Malgré les nuages, il restait optimiste et confiant dans la capacité de l'Homme à s'adapter à tous ces nouveaux changements.

Pour conclure, je peux dire que cette longue et fidèle amitié que j'ai eu la chance de vivre avec Georges est beaucoup due à ses nombreuses qualités : le sérieux, l'intelligence, la finesse, l'humeur toujours égale et finalement, la sagesse.

Je remercie Catherine et les organisateurs du colloque d'avoir pu lui rendre cet hommage aujourd'hui.



**Philippe ESSIG, ancien Directeur général de la RATP, ancien Président de la SNCF, ancien Ministre**

*Introduction d'Olivier Paul-Dubois-Taine.*

Chers amis, le témoignage de Philippe Essig que je vais vous lire me rappelle avec émotion mon affectation en 1967 à la Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France, où Georges préparait le programme d'investissement des transports ferroviaires (métros et RER), et Philippe, à la RATP, me faisait découvrir l'exploitation du métro de Paris ainsi que le chantier du RER A entre La Défense et l'Etoile - certains d'entre vous l'ont emprunté ce matin - dont le tunnelier creusait alors son chemin dans des sables bouillants...

*Témoignage écrit de Philippe Essig adressé à Catherine Dobias et aux participants du colloque.*

*« Les souvenirs à préciser s'estompent ; en revanche reste celui d'une qualité de relations humaines »*

« Chère Catherine, chers amis,

Parler de Georges devant tant de ses proches ou de ceux qui ont travaillé à ses côtés sans tomber dans le style d'une notice d'annuaire d'anciens élèves est déjà une gageure. D'autant plus que, les années passant, les souvenirs à préciser s'estompent ; en revanche reste celui d'une qualité de relations humaines et c'est sur quoi je vais m'attarder ce matin.

Avec Georges, nos chemins professionnels se sont croisés. À mon retour d'Afrique et mon arrivée à la RATP, Georges était une référence en matière d'analyse socio-économique au Ministère et dans les directions de l'équipement avec lesquels nous discutons de la nécessaire modernisation du métro et de la mise en service progressive du RER. J'étais sur le terrain, lui dans l'état-major qui dirigeait ces grandes opérations d'aménagement de la région parisienne.

Et puis il y eut un temps d'éloignement, lui dans une DDE départementale et moi me débattant avec les problèmes de la SNCF puis ceux du Tunnel sous la Manche.

Nous nous retrouvons au début des années 90 alors qu'il transformait l'INRETS et l'orientait résolument vers les transports du futur, tandis que moi, simple consultant au service des collectivités territoriales et des entreprises de transport, j'essayais de les faire profiter de mon expérience de dirigeant des années précédentes. Un point de rencontre qui m'a frappé : l'importance de l'automatisation ; on dirait aujourd'hui de l'Intelligence Artificielle.

Enfin dès 1995 nous nous sommes retrouvés très proches autour des orientations à donner à l'organisation des transports en Île-de-France. Que de réunions ensemble où je me rendais chaque fois avec bonheur car je savais qu'avec Georges, les choses avanceraient, les problèmes trouveraient des solutions, les obstacles pourraient être surmontés. Et en sortant de ces réunions je n'étais pas déçu !

Au cours des dernières années, nous nous sommes retrouvés sur l'analyse du projet du Grand Paris Express, de son coût, de son montage financier, de ses conséquences sur les investissements à faire sur le réseau existant. Du vrai « brainstorming » qui a certainement produit des fruits, lorsque je lis dans la presse spécialisée les projets actuels de la Région et d'Île-de-France Mobilité.

Georges n'a pas perdu son temps : il laisse le souvenir de qualités humaines exceptionnelles. Permettez-moi, chère Catherine, de terminer en citant une de ses phrases que j'entends encore comme si elle venait d'être prononcée : comme je félicitais Georges après son mariage il m'a répondu : « Je vérifie tous les jours que : un plus un, ça fait beaucoup plus que deux ! »

**Marie Antoinette DEKKERS**, ancienne ingénieure de recherche et chargée de mission à l'international à l'INRETS, avant de rejoindre le secrétariat permanent du PREDIT, puis l'Association Prévention routière et la Fondation de recherche Sécurité Routière.

Georges Dobias fut pendant 10 ans, de 1985 à 1995, Directeur général de l'Institut national de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, aujourd'hui intégré dans l'Université Gustave Eiffel - UGE). Marie-Antoinette Dekkers a beaucoup travaillé et même publié avec lui

### **Georges Dobias a été LA référence en économie des transports pendant deux décennies**

Il y a exactement 50 ans que j'ai fait la connaissance de Georges Dobias, à l'Ecole des Ponts qui était alors à Paris rue des Saints-Pères. J'avais choisi l'option « Transports » en deuxième année et il était professeur adjoint d'économie des transports auprès de Paul Josse.

Il a ensuite présidé ladite option, dont j'ai assuré la coordination pédagogique : on peut dire qu'il a été la référence en économie des transports à l'Ecole des Ponts pendant au moins deux décennies ; une réputation qui l'a suivi ensuite au CNISF (*Ingénieurs et Scientifiques de France*).

En octobre 1985, Georges est nommé directeur général de l'INRETS, fruit de la fusion de l'ONSER et de l'IRT. L'institut venait d'être créé, notamment grâce à l'action de Jean-Pierre Giblin, que je salue.

Des dix ans passés par Georges à la tête de l'INRETS, je retiens la fusion effective entre un établissement public à caractère administratif et une association loi de 1901, avec des personnels aux cultures, aux statuts et aux salaires assez différents. Cela n'a pas toujours été facile. Georges a structuré la programmation de la recherche avec la création d'une direction spécifique. Ce qui a permis de mettre de l'ordre dans la quête de financements auprès de l'Union Européenne qui commençait à prendre de l'importance. Le recrutement d'un conseiller scientifique témoigne de son souci de maintenir, voire améliorer, la qualité des travaux de l'institut et préfigure ce qui est venu après, la création d'une véritable direction scientifique, mais c'était plus tard.

### **Le développement de l'INRETS à l'International**

Georges a poursuivi le développement des relations internationales et surtout européennes de l'institut. Ainsi, il a été à l'initiative du montage du FERSI (*Forum européen des instituts de recherche en sécurité routière*), qui existe toujours. Il a veillé au maintien, voire au renforcement de la présence des experts dans les organisations internationales, comme l'OCDE, la CEMT, l'ISO et beaucoup d'autres. Il a étendu le champ d'action de l'INRETS à la normalisation française et européenne : la normalisation, comme la réglementation, joue un rôle important dans les pratiques des industriels pour les protéger de la concurrence. Il a favorisé, comme l'a évoqué M. Essig tout à l'heure, l'émergence d'un nouveau champ de recherche autour des transports intelligents, champ appelé au développement que l'on sait.

Il n'a pas négligé les conditions de travail du personnel et il a contribué à leur amélioration. A Arcueil, la baraque de l'ONSER a cédé la place à un bâtiment neuf tout confort, inauguré en 1991 par Hubert Curien, alors ministre de la Recherche. Le centre de Bron a été complètement rénové et agrandi sous la direction du regretté Jean-Pierre Médevielle (*Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et Directeur-adjoint de l'INRETS décédé en juillet 2020*) L'antenne de Salon-de-Provence a pu déménager dans des bâtiments en dur.

### **Georges dit ce qu'il fait et il fait ce qu'il dit**

Je citerai pour terminer quelques qualités que j'appréciais chez Georges, au risque d'être redondante avec les autres. Outre un cerveau remarquablement organisé, sa capacité à traiter sans attendre les piles de dossiers accumulés au retour de ses nombreux déplacements et sa redoutable efficacité lorsqu'il rédigeait au stylo-plume sans aucune rature. Il dit ce qu'il fait et il fait ce qu'il dit. C'était un principe qui était très apprécié de ses collaborateurs. Je ne sais pas si c'est encore très répandu. Il était un excellent pédagogue, de ces gens qui vous font vous sentir intelligent lorsqu'ils vous expliquent quelque chose.



Georges était féministe, attentif à la parité de traitement entre ses collaborateurs des deux genres, sans jamais se départir d'une extrême courtoisie. A l'époque, ce n'était pas exceptionnel mais pas encore très répandu.

Georges n'était pas un chercheur comme pouvait l'être Michel Frybourg, mais il y avait unanimité même chez ses détracteurs, pour reconnaître que non seulement il lisait l'intégralité de la production de l'INRETS, mais aussi qu'il la comprenait, ce qui était un compliment parfaitement mérité.

**Anne BERNARD-GELY, ancienne secrétaire générale puis directrice de l'exploitation au Syndicat des Transports Parisiens.**

*Georges Dobias a été nommé en 1995 Vice-Président du Syndicat des transports Parisiens (STP), fonction qu'il a exercée jusqu'à sa retraite en 2002. Anne Bernard-Gély a partagé l'activité du STP durant cette période, notamment lors des trois semaines de grève des transports en fin d'année 1995.*

Je me souviens de l'arrivée de Georges en mai 95 à la vice-présidence du Syndicat des Transports Parisiens (STP, *présidé par le préfet de région*) – où il prenait la succession de Jacques Roussel, Jacques le remplaçant lui-même à la direction générale de l'INRETS. Il y a donc eu une opération de *switch*, qui est assez rare dans les évolutions professionnelles. Le STP avait déjà une compétence sur toute l'Ile-de-France, depuis 1991. Il est devenu le Syndicat des Transports d'Ile de France en l'an 2000, avant sa décentralisation vers la région en 2004.

### **Les grandes grèves de 1995**

Certains d'entre vous doivent s'en souvenir, l'année 95 a été celle des grandes grèves ; et donc, Georges a été plongé dans l'opérationnel très vite. Les grèves ont démarré en octobre 95, c'étaient des grèves contre le plan Juppé sur les retraites et la réforme de la sécurité sociale. De plus le projet de réforme des régimes spéciaux et la préparation du nouveau contrat de plan Etat-SNCF ont embrasé la RATP et la SNCF qui se sont retrouvées à l'arrêt au cours de la seconde quinzaine du mois de novembre. Ces grèves étaient très suivies par l'encadrement, particulièrement hostile à la réforme des régimes spéciaux ; et à cette époque il n'y avait pas de service minimum, et encore moins de système d'alerte sociale pour prévenir les conflits.

Durant quatre semaines de grèves très dures, sans aucun métro, aucun bus, pas de trains, pas de RER. C'était donc le système D pour se déplacer dans l'agglomération parisienne : l'auto-stop, le covoiturage... Il y avait de très gros embouteillages. Georges a décidé, avec le préfet de Région, la mise en place d'une cellule de crise rue Barbet de Jouy auprès du préfet Joël Thoraval, où nous avons travaillé tous les deux quasiment 24 heures sur 24.

Pour les déplacements de banlieue à Paris, qui étaient encore très centrés sur la capitale à l'époque, a été monté un vaste plan de lignes d'autocars conduites par les entreprises privées pour remplacer les lignes de train et de RER défaillantes. Les entreprises de car avaient été invitées très fortement à participer à ces transports : il y avait CGEA, VIA-GTI, Transdev, Cariane et plusieurs entreprises indépendantes regroupées au sein de l'Association professionnelle des transporteurs routiers.

Ces lignes d'autocars portaient de points stratégiques de la région Ile-de-France : Melun, Juvisy, Versailles, Marnes-la-Vallée, Cergy, Saint-Germain-en-Laye... Elles arrivaient dans Paris, soit vers le Trocadéro, soit dans le voisinage de la Gare de Lyon. Il fallait surtout trouver des endroits pour accueillir tous ces autocars, mais pas trop près des gares SNCF ou RATP à cause des piquets de grève qui empêchaient le fonctionnement de ces lignes. Les services commençaient dès 5 heures du matin, jusqu'à minuit.

Avec cette cellule de crise pilotée et montée avec les services de la Préfecture, j'ai pu vraiment voir le côté opérationnel de Georges. Cela a été une très belle expérience pour moi. Je me souviens d'ailleurs de la visite d'Anne Marie Idrac qui était alors secrétaire d'Etat aux Transports.

Cette cellule de crise était constituée par les services de la Préfecture, du STP, et essentiellement des gestionnaires des entreprises privées de bus, quelques opérationnels de la SNCF, mais comme je vous le disais il y avait peu de personnes de la SNCF, et personne de la RATP qui participait plus fortement à la

grève. C'est seulement à la fin, quand l'Etat a renoncé à sa réforme, que la RATP est revenue à la cellule de crise et a pu participer à la remise en route du réseau complet de transport. Même la remise en route a été compliquée.

### ***Moderniser le réseau en améliorant l'information des voyageurs***

J'ai beaucoup apprécié les qualités opérationnelles de Georges. Durant les semaines de grande grève il est resté très calme, très zen, infatigable. Il dormait très peu, et cette période difficile a créé une solide amitié avec Georges et avec Catherine. Ce qui m'a marquée, c'est son esprit très organisé, son grand calme, sa gentillesse – toujours courtois mais ferme – et sa simplicité. Il était à l'aise tant sur les aspects théoriques que sur le terrain.

Georges a également beaucoup travaillé sur des projets d'information des voyageurs pour lesquels il manifestait son côté innovant ; il n'y avait pas que les grands projets qui l'intéressaient. Un exemple à Marne la Vallée : lorsque le RER entrainait en gare, des feux clignotants indiquaient dans la gare aux conducteurs des lignes d'autocar qui attendaient pour partir que le train était sur le point d'arriver et qu'il fallait attendre les voyageurs, pour éviter que ceux qui descendaient du RER voient l'autocar partir devant eux. C'étaient de petites choses financées par le produit des amendes pour lesquelles Georges avait mis en place des systèmes pratiques d'information des voyageurs. Il a ainsi beaucoup contribué à la modernisation du réseau.

### ***Martial CHEVREUIL, président d'ATEC-ITS France, ancien directeur business et innovation du groupe Egis jusqu'en 2019.***

*Martial Chevreuil a souvent croisé Georges Dobias, l'un de ses prédécesseurs à la présidence de l'ATEC, et souvent échangé avec lui sur la mobilité intelligente et la création d'ITS France.*

Ma première rencontre avec Georges s'est faite en 1985, quand il a pris la direction de l'INRETS. A l'époque, j'étais à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) au *ministère de l'Équipement* (c'était son appellation à l'époque). En 1985, c'est le lancement du *Programme de recherche sur les Transports (PRST)* qui allait devenir début 1990 le *Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT)*. A l'occasion de ce lancement, il y eu beaucoup d'implications et de relations avec les équipes de l'INRETS, que Georges a beaucoup encouragées à participer à des projets industriels ; et il faut avouer que ce n'était pas toujours très simple.

Voilà le premier souvenir que j'ai de Georges et de son implication dans la Recherche-Développement (*R&D*), qui s'est poursuivie aux débuts des années 1990. C'est même en 1989 car l'Europe a lancé le projet DRIVE, premier programme de recherche sur les transports dits intelligents. Le terme ITS (*intelligent transportation systems*) n'était pas encore employé à l'époque.

J'avais quitté la DSCR (*Direction de la sécurité et de la circulation routière*) et j'étais à mi-temps à Bruxelles dans ce qui allait être le projet fondateur d'ERTICO (*European Road transport Telematics Implementation Coordination Organisation*) Ce projet avait pour objectif de coordonner l'ensemble des projets de recherche d'un premier programme dans lequel l'INRETS s'était fortement impliqué, grâce – j'en ai été le témoin – à la force de conviction de Georges Dobias pour vraiment pousser l'engagement international au niveau européen. Une époque où la France était véritablement très présente dans ces programmes.

Georges est ensuite parti au Syndicat des Transports d'Ile de France. Nous nous sommes revus à la fin des années 1990, quand il est devenu président de l'ATEC en 1997 ou 1998, puisqu'il a fait deux mandats. La question s'est posée à l'époque de la création d'une entité « association ITS France » (*Intelligent transport system*). C'est resté un anglicisme, on ne l'a pas traduit en France. Les Canadiens l'ont appelé SIT (*système intelligent de transport*). Cette terminologie anglicisante ITS a donné lieu à beaucoup de débats puisque l'ATEC créée en 1973 – bientôt 50 ans – devait évoluer pour mieux prendre en compte ces sujets sur l'impact des nouvelles technologies sur les transports : fallait-il créer un ITS France indépendant ou bien le considérer comme un département de l'ATEC ?

Dans sa grande sagesse, Georges a réussi à convaincre tout le monde que finalement le terme ATEC ITS France était le bon terme et qu'il fallait surtout rester groupé, ne pas créer une deuxième association. C'est grâce à sa qualité de persuasion, à l'écoute des différents acteurs, que l'on a pu créer ATEC ITS France. *Réunir l' ATEC et ITS France dans un même organisme est devenu une réalité.*

Je lui dois beaucoup, car j'étais déjà très impliqué dans l'ATEC à cette époque. J'ai accepté d'en prendre la présidence en 2019. J'ai croisé Georges à un petit déjeuner de TDIE où il m'a souhaité "bon courage" pour reprendre la présidence de cette association. Voilà le dernier souvenir que j'ai de lui, avec un peu d'émotion.

**Jean MESQUI, ancien Président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes après avoir été directeur général de la Société des autoroutes Paris-Normandie.**

*Michel Hagège donne lecture du témoignage Jean Mesqui, qui n'a pas pu se joindre au colloque. Ce témoignage porte sur un évènement précis de la carrière de Georges et anticipe les débats qui vont suivre.*

**« Georges Dobias fut l'inventeur des lignes d'autocars à haut niveau de service sur autoroutes. »**

« Sans doute on ne s'en souvient-on plus, mais l'ouverture de l'autoroute A 14, première autoroute à péage à pénétrer dans la petite couronne francilienne, suscita de nombreux débats, en particulier à propos du passage à travers la forêt de Saint-Germain, au point d'ailleurs que la mise en service officielle se fit sans tambours ni trompettes le 6 novembre 1996. De plus, la SAPN, concessionnaire, avait proposé la mise en place d'une tarification heures pleines-heures creuses autour du tarif moyen d'équilibre. L'un des arguments des détracteurs de cette formule était que la nouvelle autoroute allait concurrencer de façon déloyale les transports en commun, que ce serait de plus une autoroute de riches, tous arguments qui ne pouvaient qu'inquiéter le ministre qui était alors Bernard Pons.

C'est dans ce contexte, quelques mois avant la mise en service, que Georges Dobias proposa une idée aussi peu conventionnelle que la mise en place de la modulation tarifaire : il s'agissait de faire circuler sur l'autoroute A 14 une ligne d'autocars dédiée appelée « Express A 14 », reliant Mantes à la Défense, accessible avec la tarification de la carte orange 5 zones de l'époque. L'idée était de pallier la lacune de liaison directe ferroviaire entre Mantes et La Défense en instaurant une desserte par cars.

Ainsi naquit la première ligne d'autocars à haut niveau de service sur autoroute (temps quasi garanti, place assise, wifi à bord) ; elle fut et elle est encore un grand succès, puisqu'elle garantit un accès régulier et régulé au hub d'interconnexion de la Défense depuis le bassin de Mantes. Georges Dobias fut ainsi l'inventeur du concept des lignes d'autocars à haut niveau de service sur autoroutes. »

**André BROTO, ancien directeur de la stratégie à VINCI-Autoroutes.**

*Sur le même sujet, qui confirme le caractère visionnaire de Georges Dobias, André Broto présente un film réalisé par VINCI Autoroutes relatif à la ligne d'autocars rapide sur l'autoroute A10 entre Dourdan et Massy-Palaiseau. Il introduit dans ces termes ce film réalisé en 2018 et projeté au cours du colloque.*

J'ai eu la chance de rencontrer Georges Dobias à deux reprises. En 1987, nous avons proposé un réseau d'autoroutes souterraines de 50 km sous Paris, au maire de Paris, Jacques Chirac, également Premier ministre. Ce projet était innovant, il percutait toutes les normes, règles de conception, doctrines en vigueur. M. Chirac avait eu la bonne idée de prendre comme expert Georges Dobias. C'étaient les lignes expresses que Jean Mesqui vient d'évoquer. J'avais souhaité le rencontrer pour voir comment on pouvait continuer à développer ces projets.

Ce qui m'a frappé dans les deux cas, c'est l'aptitude de Georges à s'affranchir des doctrines préexistantes et à privilégier la logique, la démarche scientifique au service de l'intérêt général.

Le plus simple est de lui donner la parole, puisqu'il avait accepté que nous réalisions un petit film de quelques minutes.

**Verbatim du film projeté au cours du colloque : « ce qui est important, c'est le hub »**

*PRESENTATEUR : ancien patron du syndicat des transports d'Ile de France dans les années 90, Georges Dobias avait eu l'intuition d'utiliser les autocars express pour permettre aux habitants de la grande couronne d'accéder à leur lieu de travail, à Paris ou en petite couronne.*

*G. DOBIAS: « L'option que nous nous étions donnée au Syndicat des Transports Parisiens (devenu STIF) était d'améliorer la desserte de la grande couronne, beaucoup moins bien desservie que ne l'était l'agglomération centrale.*

*PR : Pendant des années, Georges Dobias s'est aussi mobilisé pour obtenir un arrêt de l'autocar sur l'autoroute, à Bris sous Forges, mais ce n'était pas gagné d'avance.*

*GD. « Malheureusement, il n'y avait pas d'échangeur à cet endroit-là : il y avait un échangeur à Dourdan, un échangeur à Massy, et cela paraissait impossible ! Et donc, l'idée est venue de dire : on va essayer de voir si l'on peut faire un arrêt sur l'autoroute. Les forces initiales étaient ou contraires, hostiles, ou au minimum indifférentes... Il a fallu travailler beaucoup pour arriver à convaincre ! Les arguments étaient : (1) améliorer la desserte ; (2) profiter de l'existence de l'autoroute ; (3) on est tout à fait capable de concevoir des arrêts en toute sécurité ! »*

*PR. : Selon Georges Dobias, les solutions de transport moderne doivent combiner le chemin de fer, la route et l'autoroute ; mais pour que cela soit efficace, il faut construire des hubs qui facilitent le passage d'un transport à un autre.*

*GD : finalement ce n'est pas la ligne en elle-même qui est importante, ce n'est pas le tracé qui est important, c'est le hub !*

**Philippe DOBIAS, conclut cette séquence hommage à son père**

Bonjour à tous, merci de votre invitation et pour tous ces témoignages. Cela m'a fait notamment grand plaisir de voir ce film ainsi projeté, même si l'émotion monte un peu.

Vous l'avez très bien dit les uns et les autres, mon père a consacré toute sa vie professionnelle aux transports. Les transports sont rentrés dans sa vie personnelle, on en a tous bénéficié un peu, même si j'ai appris beaucoup d'autres choses finalement sur ses « petites interventions » rappelées ce matin. Je pense qu'il a amené aussi un peu de sa vie personnelle dans sa vie professionnelle. En tout cas, il nous a montré un certain nombre de choses façonnant probablement ce que nous sommes les uns et les autres dans sa famille... Aujourd'hui, nous bénéficions de cette richesse d'échanges.

C'est vraiment gentil que vous ayez pris le temps d'honorer sa mémoire. Il était attaché à l'idée de laisser une trace. Il n'était pas forcément toujours enclin à se mettre au premier rang ; il aimait beaucoup partager les choses. Au fond, il était satisfait de voir le résultat plus que de savoir qu'il y avait participé, mais il était attaché à laisser cette trace pour les autres. Que vous consacriez du temps pour rappeler cela, je crois que cela lui fait plaisir et c'est important pour lui.

Autre chose, avec un peu de recul, me marque ; c'est un homme qui a été très construit dans une vision de progrès. Jacques Dumas nous a dit que ses parents étaient tous les deux des paysans immigrés de Tchécoslovaquie, qui ont fait leur vie en France. Lui a intégré une école prestigieuse, il a été reçu dans des grands corps d'Etat, il a eu le choix de dire et de faire des choses pour la nation. Il avait à cœur, et il a cru à cette vision d'amélioration et de progrès, dans un contexte un peu particulier, celui de l'après-guerre et des 30 glorieuses.

Aujourd'hui, le monde change très vite, les priorités évoluent. Il a vu venir un certain nombre de choses, et vous l'avez rappelé. D'autres restent à construire. **C'est important que vous continuiez cet exercice, que vous arriviez à insuffler et à faire progresser les choses.** Je ne suis plus francilien depuis longtemps, mais je pense que tous les Franciliens attendent beaucoup de toutes leurs institutions pour améliorer leur vie au quotidien, et la préparer à tous les changements, notamment sur la disponibilité et les coûts de l'énergie.

## GRAND TEMOIN

**Anne Marie IDRAC, ancienne Ministre**

**Plusieurs fois ministre et députée, Anne Marie Idrac a mené une brillante carrière de haute fonctionnaire ; elle a été présidente de la RATP, puis de la SNCF.**

*Anne Marie Idrac s'intéresse aujourd'hui, entre autres sujets ou missions : au véhicule autonome sur lequel Georges Dobias a publié en 2003 en un livre remarqué : « Vers la voiture automate - circulation et sécurité » ; et, depuis quelques années, à la logistique, en qualité de présidente de l'association France Logistique qui regroupe tous les acteurs privés de la chaîne logistique française - dont la logistique urbaine - pour renforcer la compétitivité de ce secteur*

*Son témoignage est structuré par les trois questions de Michel Hagège, animateur du colloque*

**Quels sont vos souvenirs de Georges Dobias,  
à la suite de vos rencontres avec lui et pendant les grandes grèves de 1995 ?**

Georges Dobias est un grand Monsieur. Évidemment, chacun d'entre nous et moi-même, nous nous souvenons de son regard, de son allure - on vient de le voir dans le film et les photos projetés - cette sorte de regard très clair, très sage.

Je voudrais évoquer très rapidement deux souvenirs, opérationnels, qui datent du milieu des années 1990. Je ne sais plus trop dans quelles circonstances Georges Dobias m'a aidée à travailler sur le contrat de progrès des transports routiers, en particulier sur le volet social concernant les salariés, les conducteurs routiers, et les questions de dumping social dans le transport routier européen. C'est la première chose : sagesse et humanité.

La deuxième chose - et ce sont les mêmes souvenirs que Anne Bernard-Gély - sur l'organisation d'un service de substitution pendant les grandes grèves de 1995, mais ce n'est pas vu tout à fait sous le même angle. Je me souviens parfaitement bien d'être venue dans la cellule de crise technique. Il y avait aussi une cellule de crise politique. Dans cette dernière, le débat n'était pas de même nature. Il était de savoir s'il fallait ou non organiser un service de substitution, je ne vais pas rentrer dans les détails politiques, vous pouvez les deviner.

Georges m'a aidée à trouver les arguments pour organiser et ne pas laisser en galère les habitants de l'Ile-de-France. Je me souviens là encore de cette sagesse, de cette humanité, évidemment appuyée sur l'efficacité technique derrière. Même si je me souviens qu'il n'y en avait pas tant que ça, des bus et des cars : on se rendait compte de l'importance, dès qu'on se met à faire des ordres de grandeur, des transports lourds. C'est comme si aujourd'hui on disait que l'on peut alimenter le stade de France en vélos pour un grand match ... Donc, un grand Monsieur.

**Quel regard portez-vous sur les transports et la mobilité au cours des 50 dernières années ?  
Et sur les politiques publiques, y compris les vôtres qui les ont accompagnées ?**

Il m'a semblé en réfléchissant à cette question que l'on peut résumer les choses en disant qu'on est passé de la LOTI (*Loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982*) à la LOM (*Loi d'orientation des mobilités de 2019*). On est passé des transports aux mobilités. Vers le milieu des années 1990, un certain nombre de travaux sociologiques en particulier américains ont commencé (en mélangeant mobilité sociale et mobilité physique) à faire des mobilités des vecteurs essentiels - cruciaux pour certains et même principaux - des évolutions de la société. Ce mot "mobilité" est venu englober beaucoup de choses.

Les « transports-mobilités » ont très vite été en pointe dans l'économie servicielle. Aujourd'hui, beaucoup de segments de l'économie deviennent des services. Beaucoup d'entreprises industrielles transforment leur modèle pour aller vers le service, c'est-à-dire quand on regarde les business modèles, la gestion des stocks et la maintenance. La mobilité a été en pointe là-dedans.

Ainsi le MaaS (*Mobility as a Service*) n'est pas simplement un ensemble d'applications qui donnent des itinéraires, tous les modes d'information aux voyageurs, avec éventuellement de l'intégration billettique : c'est quand même assez rare, lorsque l'on parle du même exemple depuis une quinzaine d'années ! Le MaaS ce n'est pas seulement de l'information voyageurs ; c'est aussi le service que propose Michelin qui vend un certain nombre de tours de roue à des flottes de camions au Brésil, ou un nombre d'atterrissages pour des avions, en prenant à sa charge la gestion des stocks et la maintenance. La gestion des stocks, avec l'évolution des taux d'intérêt, ce sera peut-être différent...

Cette évolution des « *business models* » a conduit, par exemple, à un retour dans les années 1950, c'est-à-dire que les entreprises automobiles se mettent à racheter ou à refaire de la location. Comme vous le savez, Volkswagen vient d'intégrer Europcar. Dans le modèle de la profession automobile, cela fait environ 15 ans que le modèle est devenu partagé, connecté, et par ailleurs électrique.

Évidemment, tout cela relève du numérique et ce n'est pas la peine de trop insister : vous êtes nombreux à y travailler ou y avoir travaillé dans la foulée de Georges Dobias. C'est le numérique qui à la fois facilite tout ce qui est partage, free floating (*libre-service*) et qui améliore dans certains domaines - peut-être pas assez - la productivité des entreprises.

Je suis assez « fana numérique », comme vous le dites. Les gouvernements précédent et actuel me demandent de travailler sur les véhicules connectés et autonomes. Il n'en reste pas moins qu'on finit par revenir aux vraies choses. Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais *lorsque de nombreuses applications me disent que mon bus va arriver en retard, cela ne me console que moyennement : j'aurais préféré qu'il arrive à l'heure*. Quant à l'autopartage en ville, il ne se développe pas beaucoup, pour des raisons de sociologie de base. Cela ne correspond sans doute pas véritablement à des cas d'usage aptes à satisfaire véritablement les consommateurs et peut-être en particulier les consommatrices.

Tout cela a permis, et je ne sais plus trop quel terme employer, ayant vu un article dans une revue : faut-il dire des "pluri-modalités, intermodalités, multimodalités" ? Je parle sous l'œil d'auteurs et de spécialistes. Il n'empêche que plusieurs modes sont plus facilement interconnectés avec le numérique et avec cette notion de mobilité.

L'une des conséquences, dans ce ministère, a été de faire prendre en compte l'automobile et plus récemment le vélo dans les politiques de mobilité. A l'époque où Georges et moi étions aux affaires, si l'on parlait de l'automobile et du camion, c'était pour sortir les automobilistes des voitures pour les mettre dans les métros, et sortir les camions des routes pour les mettre sur des trains. Ou l'on n'en parlait pas et c'était "cachez ce sein que je ne saurais voir" !

Dans le projet de loi de Finances pour 2023, une bonne partie des crédits du ministère des Transports est consacrée à la voiture et son électrification, et une partie (250 M€) au plan vélo. Je trouve cela plutôt raisonnable, car il est dommage que le mode essentiel de transport ne soit pas intégré dans la vision sociale, sociologique, sociétale, économique de ce qu'il fallait faire.

Finalement, on avait au départ des ingénieurs des chaussées et des ponts, mais qui ne s'intéressaient pas tellement à ce qui roulait sur les chaussées et les ponts. Maintenant, ils s'y intéressent, ils s'intéressent même à brancher d'autres types de réseaux, des réseaux électriques pour qu'on roule plus vert sur les chaussées et les ponts en question.

Dernier point, par rapport au ministère, on est grosso modo – et je me souviens très bien des discussions avec Claude Martinand – passé de l'offre d'infrastructures à des entreprises devant répondre aux clients. Les marketeurs équilibraient les ingénieurs. Dans les deux entreprises que j'ai dirigées, ce n'étaient pas les mêmes corps, même si c'étaient des ingénieurs.

Les marketeurs nous ont dit de nous intéresser à la demande et pas simplement à l'offre. On a commencé à parler de client plutôt que d'usager. Donc, les entreprises ont parlé de client avant les ministres, surtout ceux de Droite qui n'aimaient pas trop ce terme, cela les dérangeait. On s'est aperçu que la demande était très segmentée.



C'est *grosso modo* ce que j'ai vu pendant un certain nombre d'années ; et je pense que cela va demeurer. Maintenant, la nouvelle couche, ce sera le CO<sub>2</sub>, le verdissement et *tutti quanti*. Je suis un peu ennuyée car il y a beaucoup d'intellectuels parmi vous, comme Georges, qui ont dirigé ou font partie d'instituts.

Je suis plus pragmatique mais c'est ainsi que je vois les choses.

**Vous avez parlé du passé, parlons un peu de l'avenir,  
puisque vous avez préfacé le livre d'André Broto : "les oubliés de la République".  
Vous dites qu'il faut aller vers un new deal sociétal et politique de la mobilité.  
Pouvez-vous nous développer cette idée en quelques mots ?**

En fait, il y a trois livres qu'il faut lire en même temps : celui d'André Broto que j'ai préfacé ; celui de Jean Coldefy *le défi (Mobilités : changer de modèle)* livre plutôt sur l'économie ; et celui de Thierry Mallet (*Voyage au cœur de la mobilité*). Tout cela, c'est à peu près la même chose. L'idée étant : comment peut-on donner une liberté de choix aux automobilistes ? **Comment peut-on – grand enjeu actuel – concilier le droit à la mobilité avec le devoir de décarbonation ?** Je suis sûre que si Georges était encore avec nous, c'est là-dessus qu'il se focaliserait. C'est cela le grand enjeu.

Un certain nombre de novations doivent être faites là-dessus, justement pour que ce soit bien concilié. Le président Roche m'a entendue assez souvent le taquiner sur la prospective du ministère qui, quelquefois, a l'air d'oublier que la mobilité a un autre but que d'être décarbonée. Un livre très sympa va paraître prochainement *Liberté, égalité, mobilité* de Jean-Pierre Corniou, spécialiste de l'automobile et du numérique. On va dire décarbonation.

**Tout le monde connaît ici les grands leviers pour décarboner. Il y a les distances**, mais c'est du long terme : avant que l'on ait densifié la Ville, refait l'aménagement du territoire et en ce qui concerne les marchandises maillé le territoire en entrepôts, ce n'est pas tout à fait demain la veille. Peut-être que le « zéro artificialisation nette » va amener un peu plus de densité, mais on n'en est pas à modifier les parcours des gens et des marchandises.

**Ensuite, il y a tous les sujets de sobriété de la demande.** On pense souvent à deux choses, la demande en voitures et la demande en marchandises. La voiture, si elle est maintenant dans le budget du ministère des Transports, ce n'est pas génial au point de vue décarbonation ; certains pensent que ce n'est pas génial à tous points de vue. En ce qui concerne la sobriété des marchandises, on peut confiner les gens mais pas les marchandises, sinon le vital pose problème.

Dans les plans de sobriété du gouvernement, et Mme Pannier-Runacher en présente un le 6 octobre, c'est beaucoup le télétravail. Mais, énormément de gens ne peuvent pas télétravailler et il se trouve qu'on les appelle "essentiels". C'est embêtant de ne pas pouvoir concilier l'essentiel avec la sobriété. On sent bien que cette question de sobriété a assez vite des limites. Bien sûr, on va tous faire des efforts en nombre de voyages par an. Bien sûr, on peut essayer de ne pas commander quatre fois par jour à quatre e-commerçants différents des choses qui vont être livrées par des camionnettes. Ce n'est que l'un des éléments.

**Ensuite, on a la fameuse massification.** Pendant des années, on a fait comme le cabri, on massifie. Aujourd'hui, dans les rêves les plus fous de tous les ferrovipathes dont je suis, le fer représentera selon les segments de marché 20, 25, 30%. Dans les grandes villes, le fer lourd pourra aller jusqu'à 40 à 45%, mais l'essentiel sera ailleurs.

Faisons tout ce que nous pouvons, et en particulier aujourd'hui – j'ai déjà dit cela sous un topo différent il y a quelques jours – le sujet porte sur les sillons. Quand on parle de multiplier par deux le fer, on n'a pas la capacité. Raison pour laquelle, mon successeur Jean-Pierre Farandou (*Président-Directeur Général de la SNCF*) est frustré : il n'y a pas de sillons et ce n'est pas demain la veille qu'il y en aura. Peut-être qu'avec le numérique, on pourra rendre les choses plus efficaces. C'est un grand connaisseur là aussi. Donc, sillons, sillons, sillons !

Il n'y a pas que le ferroviaire dans la vie, je pense que ce que l'on a vu, le fameux BHNS (*Bus à Haut Niveau de Service*), [les bus sur autoroutes, les voies réservées, etc. : c'est l'avenir](#). Ce qui me désole, ce que je disais à Jean-Pierre Giblin, on ne connaît que la fameuse expérience de Briis-sous-Forges ; il y a Aix-Marseille, et Voiron-Grenoble par l'autoroute A49, mais on n'en parle moins. Toujours est-il que je pense vraiment que c'est un sujet d'avenir : c'est pratiquement le seul sujet que je me suis permis de recommander à Clément Beaune (*Ministre délégué chargé des transports*). Quant à la massification, là aussi, on va faire des RER métropolitains, mais cela va prendre beaucoup de temps et beaucoup d'argent.

Après avoir parlé des distances, de la sobriété, de la massification, l'autre levier est celui des fameuses motorisations. [Une motorisation nouvelle prend sa place dans le mix modal et le mix énergétique, c'est la force musculaire avec le développement du vélo](#). Honnêtement, je n'y croyais pas trop et je le prenais pour anecdotique. On est sur des parts de marchés assez faibles, mais ce n'est plus anecdotique.

Bien sûr, tout le sujet de l'électrification, qu'il s'agisse des voitures, cela fait un bon moment qu'on y est. Je me souviens de l'époque où au ministère on rêvait d'électrification des voitures, mais on n'avait pas vraiment vu toutes les implications industrielles que cela aurait et toutes les ressources qu'il faudrait y consacrer.

Le dernier point qui change beaucoup, mais d'autres sont de meilleurs spécialistes que moi : on avait l'habitude de calculer en kilomètres et en euros. Du temps de Georges, cela devait être encore en francs. [Maintenant, il faut calculer en euros et en CO<sub>2</sub>](#). Il faut apprendre à jongler, à travailler sur le CO<sub>2</sub> évité. Comme il y a plutôt moins d'argent qu'avant et il y en aura sans doute encore moins vu le coût croissant de la dette, ce serait bien d'apprendre à calculer le coût d'un investissement en termes de tonnes de CO<sub>2</sub> évitées. Là, on pourrait avoir des surprises. Raison pour laquelle il faut lire le livre de Jean Codelfy.

Je termine.

Mon grand maître a été Charles Fiterman qui a défini le service public comme "*le meilleur service aux usagers au meilleur coût pour la collectivité*". Il me semble que dans cette intermodalité générale et dans cette nouvelle étape du service d'intérêt général qu'est la décarbonation, cette formule trouve tout son sens et trouve même un nouveau sens : [à quel coût pour la collectivité dans son ensemble peut-on définir ce droit à la mobilité allant de pair avec le devoir de sobriété ?](#)

## INTRODUCTION DES DEUX TABLES RONDES

### Cinquante années d'évolution de la mobilité : tendances, inflexions, ruptures

**Yves CROZET**, professeur émérite Sciences-Po Lyon et ancien directeur du LAET

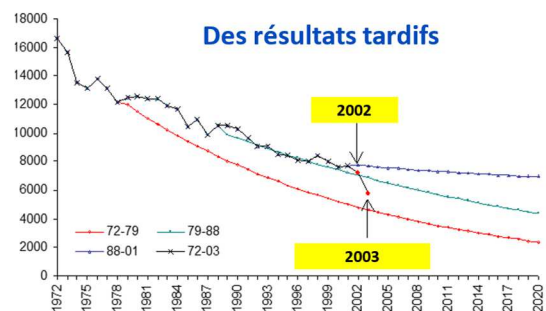
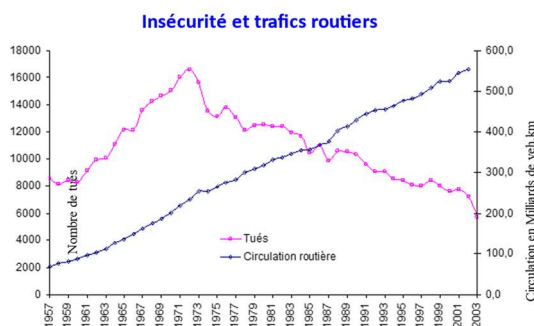
*Economiste connu de tous, mais aussi chercheur et fin analyste, ainsi que polémiste vigoureux, Yves Crozet « plante le décor » des deux tables-rondes qui suivent, en livrant quelques repères clés sur les 50 ans écoulés, ainsi que les principaux enseignements et pistes de solutions à retenir, face aux nouveaux et importants défis que les transports et la mobilité affrontent aujourd'hui. Sa présentation illustre quatre thématiques d'évolutions observées au cours des cinquante années écoulées, et en propose les « clés de compréhension ».*

Bonjour à tous, quel plaisir de rencontrer les uns ou les autres parmi vous. Il se trouve que les organisateurs m'ont demandé d'intervenir à ce moment du colloque. Puisqu'ils souhaitaient des personnes du laboratoire d'économie des transports, devenu le LAET, il fallait plutôt demander à Alain Bonnafe ou Maurice Bernadet. Le sort tomba sur le plus jeune qui a très peu navigué avec Georges Dobias, que j'ai eu l'occasion de croiser. Je vais peu parler de Georges, mais plus des thématiques, puisque l'objectif est d'évoquer 50 années de tendances mais aussi d'inflexions et de ruptures

#### Une rupture fondamentale en matière de sécurité routière

Clé de compréhension : le système automatisé de contrôle des vitesses (radars) instauré en 2003

Je voudrais commencer par une rupture fondamentale, qui est sans doute le plus grand succès de la politique des transports en France depuis 50 ans, et c'était aussi l'un des thèmes principaux de l'INRETS qu'a dirigé Georges Dobias, c'est la question de la sécurité routière. Elisabeth Dupont-Kerlan, je pense, va apprécier que nous commençons par cette question de sécurité routière.



1972 : c'est le point de retournement. Tous ceux qui lisent régulièrement la revue *TI&M* savent que cette courbe est un clin d'œil à notre maître à tous Claude Abraham qui nous a quittés la semaine dernière, puisqu'il avait parlé du mont Cervin (*en Suisse*). Pourquoi dans tous les pays d'Europe, on observe la même courbe en 1972/73, d'un seul coup après le maximum de 18 000 morts par an en France sur la route pour un trafic qui était six fois inférieur à aujourd'hui ? Se sont alors combinés des facteurs conjoncturels (crise du pétrole) et l'amorce d'un changement de réglementation (vitesses limites).

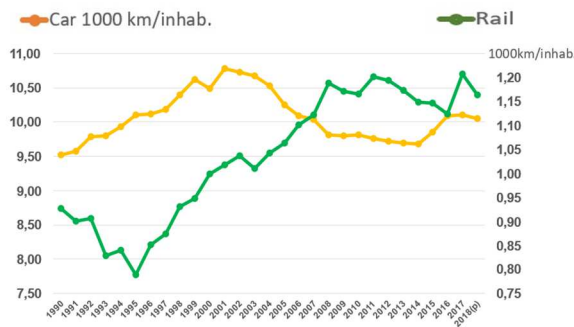
Mais l'amélioration durable des chiffres de la sécurité routière ont été longs à venir. Dans le cadre du programme Arcos, que l'on avait développé avec l'INRETS (*slides ci-dessus*), nous avons montré que si l'on avait prolongé la tendance des années 1972/79, on serait arrivé beaucoup plus vite au niveau d'aujourd'hui, alors que si on prolongeait la tendance des années 1988/2001, on serait resté sur la courbe bleue et à 7 000 ou 8 000 morts par an sur les routes.

*Le changement clé, c'est 2002/2003, le système de contrôle sanction, les radars.* Un choix politique fort a été fait et il a donné des résultats probants, même si on est encore à pratiquement 3 000 morts sur les routes, et sans doute un peu plus cette année avec la reprise du trafic ; ce n'est pas satisfaisant.

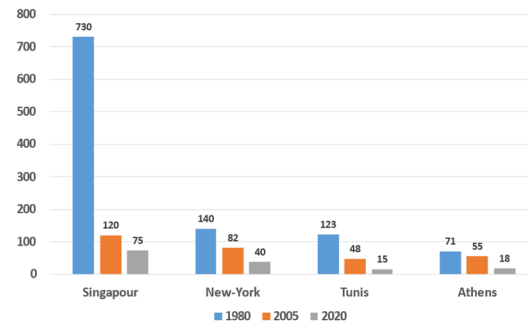
## La diminution des km-voitures par habitant – la place de l'avion

Clé de compréhension : la démocratisation de l'avion pour les mobilités touristiques

Distances annuelles moyennes par habitant (France)



Prix billet AR de Paris à ->  
en nombre d'heures de travail au SMIC



Concernant les trafics routiers, je reprendrai des travaux de Jean-Loup Madre et son équipe de l'INRETS, il n'y a pas beaucoup d'inflexions. Les trafics routiers augmentaient d'environ 3% par an, maintenant c'est un peu moins. On voit bien que les voitures particulières continuent à progresser. Mais au début des années 2000, et là encore, je fais écho aux travaux de Jean-Loup Madre sur [ce que l'on a appelé « le peak car »](#), en même aux États-Unis, en France, en Allemagne, en Angleterre, le nombre de kilomètres en voitures par habitant diminue. On était à un peu plus de 10 000 km par an, on passe sous ce seuil, avec une petite reprise quand les prix du pétrole baissent en 2014-2016.

Le trafic ferroviaire fait apparaître un boom dans les années 90-95. Ensuite, on a un « *peak rail* ». En France, depuis 2008, le trafic ferroviaire de voyageurs n'a pratiquement pas bougé. Il y a eu une petite reprise en 2018/2019 avec les nouvelles lignes TGV. Cet été, les chiffres ont été bons mais ce n'est guère plus qu'un retour aux niveaux d'avant Covid. C'est encore plus net si l'on change maintenant les échelles pour pouvoir intégrer le trafic aérien.

On constate un *peak car* en 2002, un *peak rail* en 2007/2008 et l'explosion du trafic aérien. Avant le Covid, c'étaient à peu près 10 000 km par an en voiture et par habitant ; c'étaient environ 1 150 km en train, en comptant le trafic international. Pour les seuls résidents, c'étaient 2 700 km par an et par habitant en avion. La tendance qui joue, c'est l'augmentation de la vitesse économique de l'avion. Mon ami Georges Ville qui participe à notre colloque a beaucoup travaillé sur ces questions. C'était un condisciple de Georges Dobias à l'école polytechnique.

En 1980, un smicard qui voulait faire un aller-retour Paris-Singapour devait accomplir 730 heures de travail (soit 5 mois) contre 75 heures en 2020. C'est un changement majeur du coût relatif de la vitesse économique de l'accès à l'avion. Vous pouvez acheter de l'avion aujourd'hui pour 3 ou 4 centimes du kilomètre alors que la voiture coûte en essence 10 centimes et 25 centimes pour l'ensemble du coût.

On comprend bien pourquoi l'avion se développe. Certains montrent du doigt les jets privés, il y a une arrière-pensée derrière. Ils ne pointent pas le jet privé, mais l'extraordinaire démocratisation du transport aérien que permet la baisse des prix relatifs. Si le calcul était fait avec le salaire d'un cadre, ce serait encore plus marquant. Voilà quelque chose qui est dans la tendance, c'est-à-dire que [le transport aérien s'est substitué pour certains types de déplacements au train et à la voiture](#).

## Le découplage du fret routier par rapport à la croissance économique

Clé de compréhension : la tertiarisation de l'économie française et de ses échanges internationaux ?

Pour le fret routier et ferroviaire, on a pris deux échelles (la production industrielle et le PIB en millions). La production industrielle est quasiment stable sur une trentaine d'années et le PIB se traduit sur une lente augmentation après le choc de 2008.

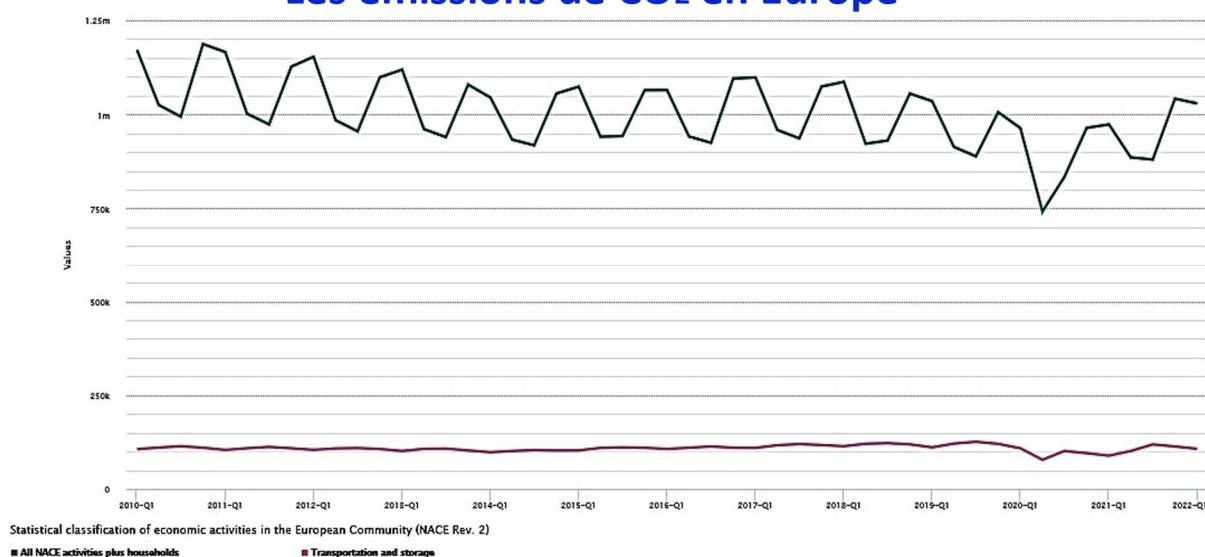
Le transport ferroviaire de marchandises est représenté en indices, il s'effondre jusqu'au début des années 2000 (ouverture à la concurrence). Depuis cette ouverture à la concurrence, le trafic ferroviaire de marchandises en France est pratiquement stable aux grèves près. Chaque fois qu'on constate une chute, cela correspond aux mouvements de grève. C'est Anne-Marie Idrac qui avait parlé de "culture à la grève" ou de "grevi-culture".

Une inflexion importante est constatée sur le trafic de poids lourds. Le trafic routier de marchandises enregistre une forte chute en 2008 et en 2018, on n'est pas encore revenu au niveau de 2008. Donc, il y a bien une forme de découplage. Si vous prenez les chiffres de l'Italie, vous verrez une augmentation du trafic ferroviaire de marchandises depuis 2008 et une chute beaucoup plus prononcée du transport routier de marchandises.

### Les émissions de CO<sub>2</sub> du transport intérieur ne diminuent toujours pas

*Les objectifs sont affichés, mais leur mise en œuvre est trop lente. L'objectif 2030 sera-t-il atteint ?*

## Les émissions de CO<sub>2</sub> en Europe



Voilà quelques éléments pour planter le décor. On voit bien les fortes ruptures sur la sécurité routière, les inflexions avec le développement très fort du transport aérien.

Je termine avec un domaine où nous attendons une rupture et au moins des inflexions : les émissions de CO<sub>2</sub> en Europe des 27 par trimestre. On voit bien une chute due au confinement. Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2022, on revient à peu près au niveau de 2019.

S'il y a une rupture – Anne-Marie Idrac l'a dit – maintenant, c'est la décarbonation. Pour l'instant, on ne la voit pas. Je ne saurais trop vous conseiller de lire les 1000 pages du rapport de l'IGEDD France Stratégie "Prospectives 2050", Pierre-Alain Roche, Alain Sauvart, Dominique Auverlot... Ce rapport démontre (et ils ne le disent pas aussi brutalement que je vous le dis) qu'on n'arrivera pas en 2030 à atteindre les objectifs du "Fit for 55" (*objectif européen de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% au moins en 2030 par rapport à 1990*), il faut attendre au moins 2040 dans le meilleur scénario voire un peu plus.

Je ne vais pas vous désespérer et je m'arrêterai là.



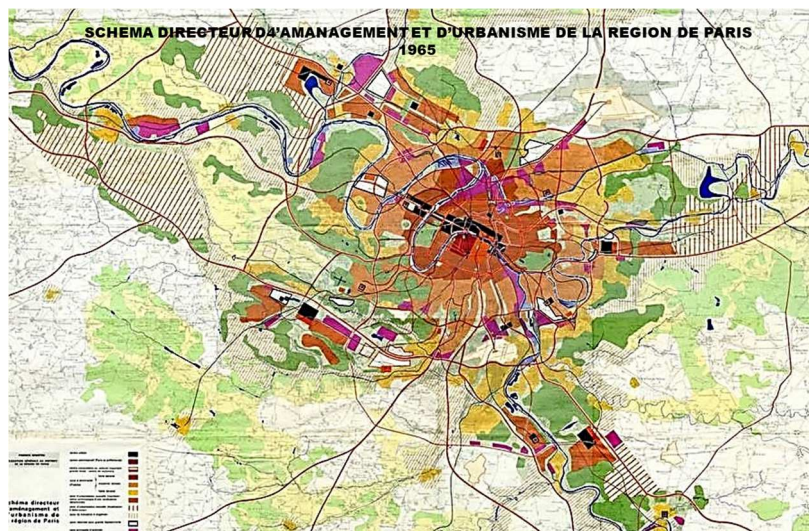
## PREMIERE TABLE RONDE « LES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE »

*Entre les années 1960 et 1970, marquées par de grandes réformes (Plan Delouvrier, création des Villes nouvelles et du RER), et la mise en œuvre actuelle du programme du réseau du Grand Paris Express, l'organisation et l'usage des transports franciliens auront connu des bouleversements profonds et leur évolution future est confrontée à des questions lourdes.*

*La première table ronde est consacrée aux transports en Ile de France, que Georges Dobias a marqués de son empreinte. Depuis les années 1960, les transports ont fait l'objet de réformes importantes ; à la veille des premières mises en service des lignes nouvelles du Grand Paris Express, ils connaîtront de nouveaux bouleversements ! Pour en débattre, Alain Sauvart, Jean-Pierre Duport, Sandrine Gourlet, Laurent Probst et Pierre Messulam nous présentent les étapes essentielles et leurs questions pour les prochaines décennies.*

**Alain SAUVANT**, directeur de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) au sein de l'IGEDD, professeur d'économie des transports à l'école de Ponts et ancien directeur de la stratégie à SNCF Réseau.

*Pour introduire cette table-ronde, Alain Sauvart présente la genèse assez ancienne et les principales caractéristiques du plan Delouvrier, mis en œuvre en majeure partie dans les années 1970-1990, et sa place dans l'histoire de la planification de l'aménagement et des transports en Ile de France.*



### Les évolutions de la planification francilienne de l'aménagement et des transports

Je vais essayer de retracer quelques éléments sur l'histoire de l'aménagement et de la planification des transports et de l'urbanisme en Ile-de-France. Je ne remonterai pas au temps des rois de France, même s'il y aurait sûrement des choses à dire sur la manière dont le bon roi Henri IV faisait des aménagements sur sa cagnotte personnelle. Simplement pour dire qu'en Ile-de-France, le roi n'était jamais très loin, l'Etat non plus. C'est toujours le cas dans une région qui est la région capitale ; c'est quelque chose de frappant.

Parlons d'abord du 20<sup>ème</sup> siècle, avant l'arrivée de Paul Delouvrier. Quelques dates clés :

**1928 : le ministre de l'Intérieur installe le comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne.** A l'époque, il explique pourquoi "servir de guide à ces collectivités trop isolées les unes des autres et qui ne peuvent que mal aisément s'abstraire des intérêts dont elles ont la charge". Donc, le débat entre le rôle de l'Etat et des collectivités en Ile-de-France ne date pas d'aujourd'hui. A l'époque, l'Etat ne mâchait pas ses mots. Par contre, il a produit le *Plan d'aménagement de la région parisienne de 1939 (PARP)* à qui l'on doit quand même des choses assez visionnaires : la



préservation des espaces verts, la préservation de continuité pour toutes les autoroutes urbaines. Ce qui était assez visionnaire à l'époque des années 1930 où le nombre de voitures en circulation était à peu près égal à celui des voitures électriques d'aujourd'hui. C'est quelque chose qu'il faut saluer.

*1958 : le retour du Général de Gaulle qui lance le PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne)* publié très rapidement en 1960. A ce moment-là, cela ne trainait pas. Quand on regarde les principes de ce plan, on voit qu'il souhaitait mettre en place une « politique échangiste » (c'est le mot utilisé). Et donc, promouvoir les échanges, la circulation, le commerce... On voit dans ce PADOG le réseau ferré régional express (RER actuel). L'intendance suit, avec la création de l'IAURP (*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne*), ancêtre de l'actuel *Institut Paris Région*, et celle de l'AFTRP (*Agence foncière et Technique de la Région Parisienne*) en 1962.

Pour « *mettre de l'ordre dans le bordel* », comme avait dit le Général de Gaulle, et créer des villes nouvelles, Paul Delouvrier, nommé délégué général au district de la région de Paris (1961-1969) et préfet de la région parisienne (1966-1969), définit le *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* (SDAURP approuvé en 1965) avec la création des villes nouvelles. Afin de donner plus de cohérence à l'action de l'Etat, la mise en œuvre de ce schéma directeur bénéficie de la réforme des documents d'urbanisme (*SDAU et POS*) instituée par la Loi d'Orientation Foncière d'Edgar Pisani, et d'un redécoupage territorial de la Région en sept départements franciliens, dotés chacun d'une direction départementale de l'Equipement (DDE), issue de la fusion des deux anciens ministères des travaux publics et de la construction.

*1995 : Décentraliser les compétences* : une idée un peu neuve arrive dans ce territoire d'Ile-de-France : transférer la compétence de la planification de l'aménagement à la Région élue par les Franciliens, avec parallèlement, celle du Syndicat des transports parisiens (STP) et celle des Etablissements publics des villes nouvelles, repris par des intercommunalités. Ce n'est peut-être pas une aussi mauvaise idée que cela ! Il a fallu un peu de temps et cela s'est fait en large association avec l'Etat. Mais y a toujours des enjeux d'intérêt national dans ce territoire d'Ile de France : on va le voir avec le projet structurant du métro du Grand Paris porté par une maîtrise d'ouvrage de l'Etat

*Le contexte actuel : Un futur schéma directeur « Environnement »* Aujourd'hui, alors que la Région lance en décembre 2022 la concertation sur le nouveau *Schéma directeur Environnement d'Ile de France (SDRIF-E)* qui doit donner une vision à 2040, les éléments de contexte (tels que ceux illustrés par la démarche nationale de prospective des mobilités de l'IGEDD et de France Stratégie à 2040-2060) évoluent : la montée en puissance des questions environnementales amène : à renforcer la nécessité des transports collectifs ; à réorienter les déplacements routiers vers plus d'usages collectifs (bus, covoiturage) ; la nécessité de « motorisations plus vertes » ; les préoccupations d'économie d'espace et de santé publique, avec l'instauration de Zones à faibles émissions (ZFE) ; et le renforcement des modes actifs (marche à pied et deux roues) dans toute la région. La qualité du service quotidien des transports devient aussi un enjeu de plus en plus sensible, dans un contexte de dégradation de la ponctualité ferroviaire liée à la charge croissante du réseau et son vieillissement (comme l'a montré l'AQST dans son étude qui en retrace les évolutions depuis 1954).

En matière d'urbanisme, outre les besoins de profonde rénovation thermique du bâti existant, le concept du « zéro artificialisation nette » interroge aussi les choix d'aménagement et de formes urbaines de construction neuve ou de rénovation ; de même, la crise sanitaire et ses conséquences rémanentes sur le télétravail et l'organisation des modes de vie... ; et la perspective de modération de nos consommations (plus sobres en énergie et autres ressources rares) est devenue nécessaire suite aux événements géopolitiques en cours à l'est de l'Europe.

En même temps que la décentralisation doit s'approfondir, arrivent dans le champ des éléments structurants planétaires tels que l'effet de serre, à travers la démarche « *fit for 55* » (*réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% au moins en 2030 par rapport à 1990*) et la Stratégie Nationale Bas Carbone (*SNBC à réviser pour 2023*), qui auront des conséquences notables sur l'aménagement francilien.

Concilier ces impératifs avec la qualité de vie tant dans les modes d'habiter que de se déplacer ou de produire, c'était le souci de Georges Dobias, et ce sera sûrement une gageure pour les acteurs des temps présents.

**Jean-Pierre DUPORT, ancien délégué à l'Aménagement du territoire et, après de multiples autres grandes responsabilités, Préfet de la région Ile de France et préfet de Paris de 1998 à 2002.**

*Après la décentralisation de 1982-83, le préfet de la région Ile de France restait doté de compétences très importantes sur les transports et plus généralement sur l'aménagement régional. Jean-Pierre Duport témoigne de mesures novatrices introduites durant ses années de « gouvernance de la région parisienne », lesquelles ont contribué à préparer les défis d'aujourd'hui. Il souligne principalement trois mesures nouvelles de gouvernance, qui ne figuraient pas dans le « Plan Delouvrier » de 1965*

### **Les contrats de performance du Syndicat des transports parisiens avec la RATP et la SNCF**

Je suis arrivé à la Préfecture de région en juillet 98 et j'ai donc découvert à cette occasion, le STP (*Syndicat des Transports Parisiens*), puisque c'était son nom encore à l'époque, avec cette particularité que ce n'est pas un syndicat au sens traditionnel du terme, puisque ce n'est pas un syndicat intercommunal et encore moins un syndicat de défense des intérêts des salariés, et qu'il n'était pas parisien puisqu'il était francilien. C'est là où j'ai connu Georges Dobias et apprécié ses qualités, travaillé en confiance avec lui, avec comme il a été dit par plusieurs personnes son *autorité douce* : je suis puis qu'utiliser cet oxymore pour qualifier la façon dont Georges œuvrait. Nous avons travaillé en confiance, et cela a été avec beaucoup de plaisir.

Comme Alain Sauvart l'a évoqué, nos enjeux à l'époque n'étaient pas ceux de la constitution du RER, le travail avait été fait, nous étions plus de 20 ans après l'époque de Paul Delouvrier. Quels sont les souvenirs majeurs que je garde personnellement de cette époque ? Vous avez commencé à esquisser un certain nombre de sujets dans votre propos, Alain Sauvart.

La première « révolution copernicienne » a été les premiers contrats de performance avec les opérateurs. Je peux vous dire que cette innovation n'a pas suscité l'enthousiasme des opérateurs, c'est le moins qu'on puisse dire. Je me souviens de discussions avec mon ami Emmanuel Hau (*nommé en 1996 directeur général délégué à la SNCF*) : « ils » avaient trouvé incongru, voire inconvenant, tant à la RATP qu'à la SNCF, d'oser demander des comptes et de sanctionner par des malus le non-respect des objectifs : c'était mal élevé ! Les discussions ont été difficiles, mais elles ont été conclusives. Nous avons, et Georges Dobias y a joué un rôle essentiel, signé les premiers contrats de performance avec les entreprises publiques. Je me revois encore dans ces superbes locaux de l'avenue de Villars où ces contrats ont été signés.

*NDLR - La loi « Solidarité et renouvellement urbain » (SRU, 14 décembre 2000) a transformé le STP en STIF) : Syndicat des transports d'Ile de France. Il a fallu attendre la loi de décentralisation du 13 août 2004 pour que l'Etat se retire du Conseil d'administration du STIF et que la présidence du STIF revienne au Président de la Région Ile de France (voir intervention ci-après de Sandrine Gourlet)*

### **L'élaboration par la Région du Schéma directeur d'Ile de France Un premier transfert de compétence de l'Etat à la Région**

L'autre point, et vous l'avez un peu esquissé, a été la préparation et les premiers éléments de la décentralisation et des transferts des compétences vers le Conseil régional d'Ile-de-France.

D'abord, le Conseil régional a été cosignataire des contrats de performance. Jean-Paul Huchon (*président de la Région Ile de France*) a cosigné avec moi les contrats de performance. Au-delà, je retiendrai de cette époque deux éléments majeurs qui ont illustré cette évolution par rapport à l'époque de Paul Delouvrier.

Le premier, c'est le transfert du pouvoir d'élaboration du schéma directeur d'Ile de France de l'Etat vers la Région. On est passé d'un système dans lequel l'Etat élaborait avec l'accord de la région le schéma directeur, à un système dans lequel la Région élabore le schéma directeur avec l'accord de l'Etat, puisque le schéma directeur continue à être approuvé par décret en Conseil d'Etat.

Un second élément a illustré la fin d'une époque, c'est la disparition des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles, à l'exception des deux établissements publics de Marne la Vallée et celui de Sénart et le transfert progressif des compétences aux intercommunalités. Je pense que cela a été par rapport à l'époque de Paul Delouvrier un élément tout à fait majeur d'évolution.

### **Un contrat de plan Etat-Région Ile de France pour les investissements d'avenir**

Je retiendrai également aussi de cette époque, et pour moi cela a été un élément important de mon action, la négociation du contrat de plan Etat-Région, invention de Michel Rocard et porteuse d'avenir, même si aujourd'hui, on cherche parfois à la remettre en cause.

Deux thèmes majeurs dans le contrat de plan Etat-Région signé en 2000 : les Universités et la recherche d'une part, les transports et les routes d'autre part. L'Ile-de-France a peu connu de gros investissements après la période Delouvrier, après cette idée géniale de l'interconnexion autour de ce hub qu'est la gare du Châtelet.

Nous avons connu à cette époque les débats sur Météor (*ligne 14 du métro*) et Eole (*RER E*), et des discussions plus que conflictuelles avec et entre les deux présidents de la RATP et de la SNCF. Je voudrais rappeler les actions majeures de la période, en tout cas celles dont j'ai gardé le souvenir en préparant cette intervention : c'est la prolongation des lignes de métro n°4, 11, et 12, et on continue à avancer jour après jour dans cette direction et c'est le développement du tramway... C'était à l'époque où j'étais à la préfecture de région qu'a été prise la décision de faire le tram du boulevard des Maréchaux autour de Paris : Il y a eu de longues discussions, mais cela a été un élément déterminant, venant après le succès que j'avais connu, dans le département de Seine-Saint-Denis, du tramway reliant Saint-Denis et Bobigny (*la ligne T1, mise en service en 1992*).

### **CDG Express et nouvelles liaisons de banlieue à banlieue**

Cela a été aussi le temps des premières discussions sur CDG Express (*liaison qui doit relier en vingt minutes la gare de l'Est à l'aéroport de Roissy*) : j'ai retrouvé ce dossier à RFF puisqu'on a lancé le débat public sur CDG Express lorsque j'étais à la présidence. (*NDLR - RFF, principal gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en France, créé en février 1997, est devenu SNCF-Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015 suite la création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié de plein exercice*)

J'en profite pour dire que c'est une opération qui me paraît tout à fait indispensable. J'ai eu une discussion avec certains de ses promoteurs qui avaient du mal à accepter l'idée qu'il n'y aurait jamais de financement public, de l'Etat en tout cas, sur CDG Express. Cela montre que le temps est un élément important dans les discussions,

Voilà ce que j'ai retenu de cette époque, et avant de laisser la parole à Sandrine Gourlet, je veux dire ma satisfaction qu'aujourd'hui on ait décidé de lancer le métro du Grand Paris, car c'est enfin le développement de liaisons de banlieue à banlieue. Il y avait eu des projets dans le passé avant même que je sois à la préfecture de région tels que la remise en service de lignes SNCF en grande couronne et le bouclage de l'autoroute francilienne par l'Ouest, entre Poissy et Cergy. Claude Martinand y avait beaucoup travaillé à la présidence de RFF : je me souviens notamment du travail qu'il avait réalisé pour relancer le projet de la tangentielle nord, l'une des premières opérations manifestant l'importance de ces liens de banlieue à banlieue.

. Je pense qu'aujourd'hui la balle est dans votre camp : **dans la structuration de l'Ile-de-France, on s'intéresse enfin aux liens de banlieue à banlieue !** Pour ce qui concerne les transports, en tout cas, je souhaite bon vent tant au métro du Grand Paris qu'à CDG Express.

**Sandrine GOURLET**, *directrice exécutive à la SGP, en charge des relations extérieures, après avoir rejoint le syndicat des transports d'Ile de France, puis les services de la Région Ile de France, auprès de son Président Jean-Paul Huchon, enfin à la Mairie de Paris avec la réforme du stationnement payant.*

*Forte de dix années d'expériences riches et variées en Région Ile de France depuis 2008 - conduite du débat public du Grand Paris et celle du prolongement du RER E à l'ouest, conduite des autres projets d'investissement du STIF, négociation du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, Sandrine Gourlet nous décrypte deux évènements contrastés dans la politique des transports franciliens.*

### **Le retour en force des élus de banlieue dans la gouvernance du STIF**

*Une nouvelle conception des tramways dans l'aménagement urbain de périphérie parisienne  
Et le projet de métro périphérique « Orbitale » reliant les communes périphériques de Paris*

Je vais reprendre l'histoire à la décentralisation du STIF (*Syndicat des Transports d'Ile de France*). Venant du ministère des Transports, je suis arrivée au STIF en 2008, c'est-à-dire deux ans après la mise en œuvre effective de la décentralisation du STIF. J'avais fait le match dans l'autre sens, ayant décentralisé une partie des ports d'intérêt national et des voies navigables. Là, j'arrive dans un organisme d'Etat, qui devient un organisme de collectivités locales. Il y avait eu des discussions un peu compliquées entre l'Etat et la Région, puisque normalement la décentralisation du STIF, c'était le 1<sup>er</sup> juillet 2005, mais elle a mis près d'un an à être effective, car il y avait un différend entre le Conseil régional et l'Etat sur la dotation budgétaire du STIF.

J'arrive en 2008, avec comme mandat, un mandat très politique de la part des élus du STIF, et en particulier de son président, qui était de fait le président du Conseil régional. J'avais été reçue trois minutes, comme cela se fait dans ces cas-là, par le président de la Région Ile de France qui m'avait dit : "*Chère Mme Gourlet, votre mandat, c'est ressortir les projets des placards, structurer le suivi des études et des travaux, et surtout vous allez me botter les fesses de la RATP et de la SNCF*". Ce n'est pas de la provocation, je vous raconte juste comment cela s'est passé.

Il se trouve que lorsque je suis arrivée, l'héritage était un peu lourd au STIF, puisque c'était un organisme d'Etat avec des ingénieurs d'Etat qui avaient planifié les transports de la métropole avec la RATP et la SNCF, lesquelles, à l'époque, étaient également « bourrées » d'ingénieurs de l'Etat. Donc, ce système fonctionnait assez bien. C'étaient des entreprises publiques financées par des fonds publics. On se connaissait, on se parlait, on avait de bonnes habitudes.

Par exemple, à mon arrivée, les projets de la RATP étaient contrôlés en quelque sorte par du personnel détaché de la RATP. Au sein de mon équipe, nous étions 12. Vous imaginez bien que, face à la maîtrise d'œuvre de la RATP ou de la SNCF, nous ne faisons pas le poids.

Par ailleurs, l'organisation faisait que c'étaient des agents détachés de la RATP qui regardaient les dossiers de la RATP, des agents détachés de la SNCF qui regardaient leurs dossiers, et que l'on présentait à un conseil d'administration composé principalement de membres de l'Etat. Cela passait assez bien et assez facilement. J'ai commencé déjà par inverser les équipes, à demander à ceux qui venaient de la RATP de regarder les dossiers de la SNCF et réciproquement. On en a quand même sorti quelque chose.

Il fallait voir aussi, et vous l'avez dit M. le préfet (*Jean-Pierre Duport*), qu'il ne s'était pas passé grand-chose en matière de transport en commun depuis 20 ans, à part le RER E côté Est et la ligne 14 de métro automatique sans conducteurs.

En fait, depuis la construction du RER dans les années 70, les principaux investissements avaient été utilisés à la construction des routes dans toute la région, y compris à Paris. Il ne faut pas oublier que le périphérique achève de se construire en 1973. A partir des années 1980, la SNCF a massivement investi dans le TGV, les trains de banlieue n'étant pas vraiment sa priorité, malgré l'augmentation du nombre de passagers.

Il ne faut pas non plus oublier que les banlieues de Paris étaient marginalisées au sein du système politique national. Il y avait aussi un problème de représentativité politique de ces enjeux ; donc, l'absence de priorisation des investissements publics sur ces territoires. Effectivement, deux projets ont été adoptés : le RER E à l'Est par la SNCF, ouvert en 1999 et la ligne de métro 14 par la RATP, ouverte en 1998 ; un projet par entreprise publique, jusque-là, on était bon.

Que s'est-il passé avec la décentralisation du STIF ? Ce fut vraiment le retour en force des élus de banlieue dans le dispositif. Au sein du Conseil régional, en 1998, une coalition de gauche est élue. Elle a donné une voix plus forte aux intérêts des municipalités de banlieue. C'était plus cette coalition qui était représentée au sein du Conseil régional.

Aussi, certains mouvements sociaux s'étaient développés. On a parlé de la desserte en bus du Mantois. Il y avait un sujet par rapport à l'équilibre quand on a ouvert l'autoroute A14, mais cela correspondait aussi à des manifestations d'usagers qui estimaient qu'ils étaient mal traités à l'époque. Donc, on avait cette revendication d'une population qui habitait assez loin de Paris. Comme on était dans un système encore très radial, il fallait que les gens puissent rallier Paris pour aller travailler.

Donc, la nouvelle majorité Gauche-Verte au Conseil régional a tenté de développer son propre modèle de transport en lien étroit avec les négociations sur le nouveau plan stratégique régional (le SDRIF de 2008) et la préparation du contrat de plan Etat-Région 2007-2013. Pour la première fois, la région avait le leadership à la fois sur la préparation du plan stratégique et progressivement sur le contrôle du STIF. Ce qui lui permettait d'aligner ce qu'elle souhaitait avec les outils qu'elle avait à sa disposition.

Contrairement au projet précédent de SDRIF, une grande attention a été accordée au transport public, au rééquilibrage Est-Ouest ainsi qu'au développement de modes de transport durable. On ne faisait pas que de la route, même si je suis d'accord sur le fait que l'usage de la route peut être différencié aujourd'hui.

Cela a aussi conduit à un renouveau du tramway, puisqu'on voulait sortir de la politique « tout automobile » des années 1960/70 avec la paralysie croissante du trafic dans laquelle même la politique des autobus avait du mal à prendre toute sa place. Il faut aussi se rappeler qu'à cette époque, le tramway était perçu comme assez vieillot.

Un virage symbolique a été franchi plutôt en province avec le projet de Strasbourg qui avait été longtemps débattu à l'occasion des élections municipales de 1988 qui avaient provoqué un basculement de la majorité municipale. C'était la première fois qu'on avait un gain politique par un projet de transport en commun collectif. Certains élus se sont dit qu'il y avait un « truc » intéressant à jouer (*NB : la ligne A, première ligne de tramway de la communauté urbaine de Strasbourg a été mise en service en novembre 1994. Un mois après sa mise en service, le seuil des 60 000 voyageurs était dépassé*)

En Ile-de-France, l'idée était bien de créer des lignes de rocades pour faciliter les liaisons de banlieue à banlieue, ce que l'on va retrouver après avec le Grand Paris Express.

Cette volonté politique de faire des lignes de banlieue à banlieue a croisé au bon moment la stratégie de la RATP qui avait du mal à trouver des relais de croissance et qui cherchait à développer des projets (Tramway, Orbitale) ; on essaie de revendre quelque chose de neuf pour se réaccrocher aux choix politiques de l'Ile-de-France.

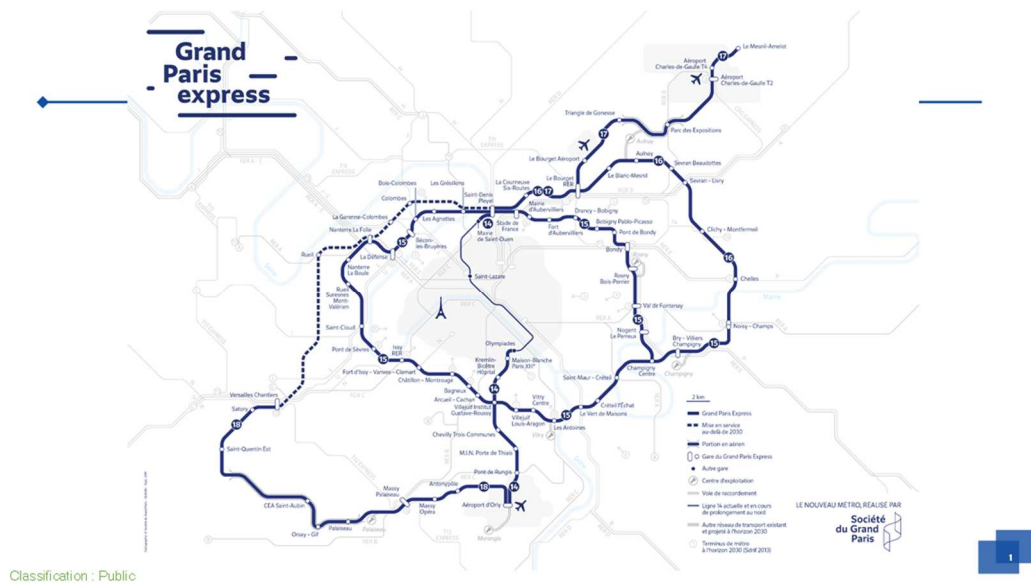
Vous avez parlé de la première ligne d'Ile-de-France entre Bobigny et Saint-Denis, longue de 9 km qui sera mise en service en 1992. Je pense que Laurent Probst y reviendra.

En 2022, le réseau comporte 12 lignes de tramway : [le succès du tramway n'est plus à démontrer !](#)



## La bataille « Grand Paris Express », suite la création par l'Etat de la Société du Grand Paris

Un mode de gouvernance des transports finalement négocié entre les collectivités locales et l'Etat



J'ai aussi vécu le mouvement inverse, c'est-à-dire après cette vague de décentralisation, le mouvement de la région vers l'Etat au travers de la bataille du Grand Paris Express. En fait, le conflit entre le STIF et l'Etat n'avait pas complètement cessé. Il y avait des petits coups de boutoir de l'Etat contre le STIF. Par exemple, en reconnaissant la RATP comme gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et en la faisant bénéficier d'un transfert gratuit de la propriété des infrastructures de transport antérieurement détenues par le STIF. C'est le match retour.

### Le sujet le plus emblématique reste celui du réseau du transport du Grand Paris.

En 2006 : décentralisation du STIF. En 2007 : discours du président Sarkozy sur la stratégie du Grand Paris qui est quand même vécu comme une déclaration de guerre au sein du Conseil régional et auprès de ses élus.

Pour résumer, il y a quand même une remise en cause d'une autonomie de compétence régionale des transports franciliens fraîchement acquise : pour les projets importants, c'est l'Etat. Le schéma directeur de la région Île-de-France (*SDRIF*) n'a jamais été adopté parce que le processus décisionnel a été bloqué par le gouvernement Fillon, malgré les négociations intenses qui avaient eu lieu entre l'Etat et la Région. Vous imaginez bien que la situation fut un peu compliquée pour les élus régionaux. Toutes les discussions avec la Région se sont interrompues. L'Etat a préparé son projet de transport, c'est-à-dire la consistance des réseaux de transport du « Grand Paris », dans le plus grand secret.

En fait, la bataille politique a réellement commencé fin 2010, lors du débat public sur le projet Arc Express, porté par le Conseil régional et le STIF (j'étais chef de projet et je l'ai vécu de l'intérieur) et le projet du Grand Paris porté par l'Etat. C'est un sujet assez bien connu.

Suite à ce débat, un accord formel est signé début 2011 entre l'Etat et la Région : il confirme le soutien de l'Etat au projet de transport du Grand Paris, mais en même temps il permet parallèlement le lancement des investissements dans les transports publics qui avaient été inscrits dans le contrat de plan Etat/Région de 2007/2013.

Le résultat, c'est un vrai démarrage d'investissements majeurs dans les transports publics à la fois avec le projet du Grand Paris Express, mais avec le financement d'un grand nombre d'autres projets (*prolongement du RER Eole vers l'Ouest, prolongement de la ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, prolongement de la ligne 14, poursuite des lignes de tramways desservant les communes de banlieue*).



En fait, ce mixage entre un important projet de lignes de métro express nouvelles et l'amélioration des transports existants permettait de maintenir un équilibre politique pour engager ces deux objectifs dans un même programme. C'est une vraie révolution des transports associant un droit à la mobilité et un devoir de décarbonation, comme nous l'a dit Mme Anne-Marie Idrac. Je pense que nous y sommes.

Finalement, le conflit sur la conception du projet de transport du Grand Paris entre la Région Ile de France et l'Etat a conduit tous les acteurs à s'unir contre un processus classique d'élaboration politique par le gouvernement central, et de parvenir à définir un nouveau mode de gouvernance des transports qui soit négocié entre les collectivités locales et l'Etat.

**Laurent PROBST, Directeur général d'Ile de France Mobilité depuis avril 2016 après avoir exercé la tutelle des autoroutes concédées au Ministère de l'Équipement.**

*La mission d'Ile-de-France-mobilités est de gérer, développer et financer l'un des plus grands réseaux mondiaux de transport collectif urbain : trois préoccupations essentielles de l'héritage de Georges Dobias. Laurent Probst nous rappelle que la situation ne s'est pas simplifiée depuis quelques années : avec les conséquences de la crise sanitaire à partir de mars 2020 ; avec les prochaines mises en concurrence pour l'attribution des contrats d'exploitation de services ferroviaires ; avec les questions récurrentes de l'offre de transport collectif en grande couronne, celle de la tarification des différentes catégories d'usages, et celle du bon usage des outils numériques.*

### **Assurer la fiabilité du transport (fiabilité, résilience)**

*Une priorité pour l'économie et la vie sociale de 13 millions d'habitants*

D'abord, je voudrais dire combien il est important pour moi d'être ici aujourd'hui : en tant que directeur général d'Ile-de-France Mobilités, je suis un peu le successeur de Georges Dobias, puisque le STP est devenu STIF, puis Ile-de-France mobilités. Et j'occupe la fonction de directeur exécutif de cet établissement.

Aujourd'hui, IdF-mobilités gère l'un des plus grands réseaux de transport au monde, le 3<sup>ème</sup> après Tokyo et Londres, et les Chinois sont en train de monter. Nous sommes la 2<sup>ème</sup> plus grande autorité organisatrice au monde après Londres. C'est important de le dire, car c'est aussi un héritage de tous les hauts fonctionnaires, comme Georges Dobias, qui ont aussi poussé à cette position des transports en Ile-de-France.

Les transports, c'est le système sanguin d'une économie. S'il n'y a pas des transports performants, la région parisienne fonctionne moins bien, et on est aujourd'hui dans une compétition économique mondiale. Donc, nous avons besoin d'avoir des transports en commun qui fonctionnent bien, et qui se modernisent sans attendre que les choses se passent ailleurs.

Tout ce qui a été dit précédemment montre que Georges Dobias a été l'un de ces hauts fonctionnaires qui ont permis justement à cette autorité organisatrice de se moderniser, d'avancer ; et donc aussi aux transports en commun de se développer en Ile-de-France. Ils permettent à la région Ile-de-France d'être aujourd'hui l'une des plus grandes régions économiques au monde, et il faut que cela continue.

### **Comment développe-t-on les transports en Ile-de-France aujourd'hui ?**

**Améliorer les conditions de transport pour que les Franciliens puissent se passer de voiture**

Effectivement, on ne développe pas les transports sur Paris, car le réseau de transport est très performant. Il faut investir massivement en banlieue pour que les Franciliens aient des conditions de transport leur permettant de se passer de la voiture.

Ces nouvelles lignes représentent de l'investissement, mais c'est aussi l'amélioration de l'existant. Effectivement, cela a été dit, l'existant a vieilli. Donc, il faut mettre énormément d'argent pour remplacer

l'existant. On parle du Grand Paris Express à 36 milliards, mais renouveler l'existant représente plus que cette somme. Cela veut dire des nouveaux trains, des trains performants.

Qui dit nouveau train dit fiabilité, performance des trains, avec des trains plus confortables qui attirent aussi les usagers. Depuis qu'on a mis des nouveaux trains sur la ligne Saint-Lazare-Versailles, cela a ralenti la croissance du trafic sur le bouclage de l'A86 ouest. Je ne devrais pas le dire, car cela va donner une idée à Vinci pour réclamer de l'argent à l'Etat.

En tout cas, quand on améliore les conditions de transport, on incite les gens à se libérer de l'usage de la voiture. On ne va pas faire des métros en grande couronne, mais il faut mettre énormément de bus. Entre 2016 et 2021, on a mis 1 000 bus de plus en grande couronne, on est passé à 10 500 bus. On a dépassé Londres alors qu'on était derrière eux en 2015. Cela a permis aussi d'attirer des gens vers les transports en commun.

### **Intégrer la révolution numérique : Le transport collectif urbain dans chaque smartphone ;**

Le deuxième élément de modernisation, c'est la révolution numérique. Il ne faut pas que les transports en commun loupent le coche du numérique qui se développe, on le voit, de façon exponentielle : l'information aux voyageurs, la billettique. Il faut mettre beaucoup d'argent sur ces deux sujets.

La facilité, le droit à la mobilité ou le bien se déplacer aujourd'hui passent par son smartphone. Quand on a une bonne « information voyageurs » sur son smartphone, on peut se déplacer plus facilement. Aujourd'hui, on n'attend plus son bus pendant 15 mn, on regarde avant de sortir de chez soi à quelle heure il passe. C'est aussi une révolution sur laquelle il faut qu'on accélère.

Je ne serai pas plus long, même s'il y a tellement de choses à dire. Je voulais juste ajouter que les priorités actuelles sont toujours celles lancées par Georges Dobias il y a quelques années.

### **Pierre MESSULAM, normalien et ingénieur en chef des mines, ancien directeur des risques à la SNCF et récent fondateur d'une société de conseil en exploitation des transports et en sécurité industrielle.**

*Après de multiples autres fonctions au sein du groupe ferroviaire, vous avez été pendant 6 ans directeur général adjoint du Transilien et à ce titre interlocuteur privilégié de Laurent Probst. Quelles réflexions sur les 50 ans d'histoire des transports franciliens et quelles visions de l'avenir du réseau transilien avec l'arrivée des lignes nouvelles du Grand Paris Express et les solutions pour faire face à une demande en pleine évolution ?*

### **L'apport fondateur de Georges Dobias dans la conception d'un projet**

Je voulais d'abord remercier les organisateurs de m'avoir invité.

Je vais commencer par une touche un peu personnelle. Jeune ingénieur, dirigeant opérationnel de la SNCF, j'accompagne Jacques Berducou puis Jean Boutanquoi (directeur des services régionaux de voyageurs d'Ile-de-France de la SNCF) dans des réunions au Syndicat des transports parisiens en face de Georges Dobias. Nous étions très moyennement rassurés. La méthode historique de la SNCF, c'est de préparer la copie, mettre des marges et faire une négociation budgétaire. Alors que Georges voulait d'abord savoir de quoi il s'agissait, à qui et quoi cela servait ; et après seulement on pourrait discuter des financements, on verrait de quoi on a besoin.

Le premier point que je garderai de l'héritage de Georges, est qu'il a transformé un syndicat politique de financement à caractère parafiscal (le STP) en autorité organisatrice de plein exercice. Il s'est posé la question : pour qui, pour quoi ? Ce qui était auparavant intériorisée par la RATP et la SNCF - "on sait, on va vous dire ce qu'il faut, envoyez la monnaie, on s'occupe du reste" - a basculé progressivement vers un syndicat qui dit les besoins et choisit les priorités. Il a mené cette transition avec beaucoup de doigté, beaucoup de bienveillance - contrairement à ce que certains acteurs auraient pu penser au départ - et en même temps beaucoup de pénétration.

La question cruciale sur laquelle il a fait évoluer les organisations est : comment contrôle-t-on ces mastodontes ? Ce que disait Sandrine Gourlet. Pas seulement par du budget mais aussi par de l'expertise, c'est à dire par de la méthode d'analyse et de contrôlé de cohérence.

### ***Intégrer les attentes de la société d'aujourd'hui et anticiper celles de demain***

De l'approche de Georges Dobias, je retiens qu'il avait une méthode pour repartir des faits et s'interroger sur le sens de ce qu'on faisait, et les délais dans lesquels c'était réaliste. Je peux prendre plusieurs exemples, parce qu'ils sont tout à fait d'actualité.

La réalisation du RER, notamment la gare du Châtelet a été à l'époque décriée, parce qu'elle était surdimensionnée, disait-on. Heureusement, quand on voit la situation actuelle, heureusement que les quais du RER A sont assez profonds. C'est à l'équipe de Georges qu'on le doit.

Tristement pour les gares du Grand Paris Express, on l'a oublié. On a inventé des escaliers avec double épingle à cheveux, des couloirs à angle droit trop étroits, des gares d'interconnexions, comme celle de Vert de Maisons où la taille de l'escalier est totalement incompatible avec les flux. Tout cela s'est évaporé et c'est bien dommage.

### ***Rentrer dans les détails essentiels : une méthode de contrôle de gestion du projet***

Le deuxième héritage est que non seulement, c'était un dirigeant ayant une vision politique, mais ayant une capacité de méthode sur le contrôle de gestion. Il était aussi capable de rentrer dans les "détails" essentiels pour l'utilisateur et qui provoquent le basculement intermodal. C'est parce qu'on a des hubs, Georges le disait dans l'interview relatif aux autocars express sur les autoroutes. La conception du hub est essentielle.

Par rapport aux enjeux devant nous, aujourd'hui, il est grand temps de ressortir des cartons les œuvres de Georges pour se réinterroger sur le dimensionnement de nos hubs, l'absence de parkings dans un certain nombre de gares d'interconnexion, le fait que les gares routières soient avec trois tourne-à-gauche, ce qui fait qu'elles sont totalement inexploitable en heures de pointe....

### ***Coupler structurellement urbanisme et transport***

J'en viens au deuxième point, que j'ai rencontré lors de réunions avec Georges Dobias sur le RER D. Il a été, sans doute, l'un des premiers dirigeants à insister sur le couplage structurel entre urbanisme et transport : « halte à la fuite en avant : 40% des constructions de logements sont sur le RER D alors qu'on sait qu'on est déjà en sous-capacité ». C'était l'un des rares hauts fonctionnaires qui avaient essayé d'alerter l'ensemble de l'écosystème politique sur le fait qu'on ne pouvait pas demander au transport d'être éternellement la courroie de rattrapage d'une absence de planification urbaine.

Enfin, pour conclure et ne pas être trop long, je trouve que c'est quelqu'un qui a eu une personnalité à la fois discrète et extrêmement puissante. Donc, je suggérerais volontiers cette idée que je soumetts à Laurent Probst et aux autres représentants des autorités présentes qu'on puisse donner le nom de Georges Dobias à une des stations du Grand Paris Express.

## ***ECHANGES AVEC LA SALLE***

### ***Laurent PROBST, suite à l'intervention de Pierre Messulam***

Ce qui dit Pierre Messulam est plein de bon sens. Il faut une vision d'avenir et d'ailleurs le Grand Paris Express est le fruit d'une vision : développer des pôles et les moyens de transport pour s'y rendre. C'est bien la vision politique, mais un politique n'est rien s'il n'y a pas des techniciens qui le font avec lui.

Il faut aussi que les hauts fonctionnaires aient cette vision et donc mettent en place un certain nombre de choses. On a à certains endroits eu la pression budgétaire. Je gère 14 milliards d'euros par an, c'est budget est très important.

Quand on observe les quais de la Défense, c'est n'importe quoi. En voyant la gare Eole à la Défense, on peut se demander pourquoi faire une cathédrale sous le CNIT (*Centre des nouvelles industries et technologies premier bâtiment construit à La Défense*) ? Dans 30 ans, on se dira qu'on avait eu raison de le faire. Sur le RER A, quand on voit les gens sortir à l'heure de pointe, on se dit heureusement qu'on l'avait prévu cela sinon il y aurait eu des morts. Accessoirement, on a exactement le même sujet à l'interconnexion du RER A et du RER E à Val de Fontenay où les quais sont trop petits, et posent aujourd'hui des problèmes. On va réaliser un programme d'aménagement à 200 Millions d'euros pour désengorger les quais.

Sur les projets du Grand Paris Express, il y a quelques endroits où les escaliers ne sont pas bien calibrés. C'est un sujet de discussion entre Ile de France-mobilités et la Société du Grand Paris, laquelle fait un travail considérable. En tout cas, cette vision politique doit être intégrée par des fonctionnaires (*conducteurs d'opération*) qui la transmettent aux maîtres d'œuvre.

**Claude SOULAS, expert indépendant ayant travaillé à l'INRETS - Parler de l'intermodalité vélo**

En matière de décarbonation des transports, je citerai une solution que l'on ne développe pas assez à mon avis. En Allemagne et dans d'autres pays, c'est l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun. La complémentarité de ces deux modes ne consiste pas uniquement à mettre 50 places de parking dans une gare. A Zurich, par exemple, certaines lignes de RER s'avèrent rentables, notamment parce que l'intermodalité vélo n'a pas été rajoutée comme une verrue mais a été étudiée avant même la conception du RER.

**Pierre MESSULAM, suite à l'intervention de Claude Soulas**

Peut-être faut-il préciser une spécificité cantonale à Zurich : une votation du peuple a décidé que les terrains ne seraient pas constructibles s'ils n'étaient pas à moins de 500 m d'une gare et que le promoteur qui voulait construire devait payer en même temps la construction de la halte ferroviaire.

Je reviens également à ce que je disais sur la vision de Georges Dobias à propos du RER D : *l'investissement pour un transport collectif massifié se justifie d'abord par la clientèle attendue.*

**Sandrine GOURLET répond à une question relative au coût final du Grand Paris Express**

Le Grand Paris Express, c'est 200 km de métros, autant que le réseau de métro existant. Ce sont des ouvertures progressives d'ici 2030 de 68 gares, dont la majorité en interconnexion. On fait très peu de tracés où l'on n'est pas déjà interconnecté au réseau, uniquement quand on va vers le plateau de Saclay. C'est 36 milliards d'euros. Et on fait tout pour rester dans ce chiffre.

La Société du Grand Paris a un suivi très précis des coûts et des délais avec une courbe enveloppe. L'objectif, c'est de rester dans notre courbe enveloppe. Je ne dis pas que c'est simple, la crise Covid nous a contraints à arrêter les chantiers. Arrêter un énorme projet industriel, avec une resynchronisation des tâches et de nouvelles mesures de sécurité, est extrêmement compliqué. Au lieu de descendre dans un tunnelier dans des ascenseurs à 20 personnes, vous ne pouvez les descendre que par 4 pour respecter la distanciation. Notre démarrage a été compliqué, mais comme tous les autres chantiers.

Il y a aussi eu des problèmes d'approvisionnement. On est en train d'équiper la ligne 14 et la ligne 15 sud (Pont de Sèvres – Noisy-Champs) qui va être la plus longue ligne de métro d'Europe lorsqu'elle sera mise en service fin 2025. En fait, on se bat avec les constructeurs automobiles car on cherche tous les mêmes composants pour faire fonctionner les automatismes de métro. On a des contraintes exogènes.

Aujourd'hui, on tient nos coûts et nos délais dans un univers qui ressemble en ce moment à un saut d'obstacles.

**Laurent PROBST répond à la question des parts modales de la voiture et du transport collectif**

Ile de France-mobilités pilote une enquête globale transport à l'échelle de toute la région, avec d'importants sondages statistiques. On questionne quelques milliers de personnes en leur demandant précisément ce qu'ils font et en quoi leur comportement a changé.

Entre les deux enquêtes réalisées en 2010 et 2018, on enregistre une baisse significative de la circulation automobile, qui est passée de 16 millions de déplacements par jour à 14,5 millions. C'est la première fois qu'on observe une telle baisse. Il y a eu parallèlement une augmentation des déplacements en transports en commun, passés de 8 millions par jour à 9,5 millions. Hors marche à pied, le transport collectif est le plus important mode de déplacement après l'automobile. Les vélos représentaient 800 000 déplacements par jour en 2018 et doivent être passés à plus d'un million aujourd'hui.

Qu'est-ce qui a occasionné cette diminution de la voiture ? Il y a plusieurs effets combinés, à commencer par l'augmentation de l'usage des transports en commun. Tout ce qui rend plus difficile les déplacements automobiles y contribue : les engorgements routiers, la politique du stationnement, le prix des carburants. Nous ne disposons pas d'études précises sur ces interactions complexes.

**Jean-Claude RALITE, condisciple de Georges Dobias à Polytechnique et à l'Ecole des Ponts**

**La gare d'interconnexion du Châtelet** n'a pas été réalisée selon le schéma directeur de Paul Delouvrier. Ce schéma prévoyait une espèce de « dièse » avec les deux lignes Est-ouest, que l'on connaît, mais deux axes lourds nord-sud respectivement entre Saint-Lazare et Montparnasse et entre Gare du Nord et Gare d'Austerlitz. Le complexe d'interconnexion du Châtelet a changé pas de mal de choses.

*(NDLR) La Gare souterraine du Châtelet nécessaire pour la traversée est-ouest RER A, a été conçue pour accueillir un prolongement de la ligne de Sceaux entre son terminus historique de Luxembourg et la Gare du Nord, permettant de se raccorder au réseau SNCF Nord vers Mitry-Claye et l'aéroport de Roissy. Ce qui a constitué la ligne B du réseau RER francilien)*

**Laurent PROBST répond à la question de Marie-Antoinette DEKKERS relative à l'accessibilité pour les déplacements des seniors en région parisienne**

Cette question d'accessibilité des gares est importante. Et la tarification est un élément important. Dans le "bien se déplacer", c'est une préoccupation d'avoir des tarifs abordables notamment pour les gens qui sont un peu plus restreints sur leur portefeuille. Nous avons mis en place une mesure depuis deux ans : la réduction à 50% pour les personnes de plus de 62 ans pour inciter les personnes âgées à prendre les transports en commun notamment en banlieue.

Le programme pour l'accessibilité des gares s'élève 1,5 milliard d'euros. Il concerne les gares de plus de 5 000 « voyageurs montants » en Ile-de-France pour un dispositif complet. En dehors de Paris, si vous êtes sur une gare de plus de 5 000 « voyageurs montants » par jour, vous accédez directement car elles sont complètement accessibles. S'il s'agit d'une gare de moins de 5 000 « voyageurs montants », elle ne sera sans doute pas mise en accessibilité, mais le service de la SNCF chargé des personnes à mobilité réduite met à votre disposition un taxi qui vous amène à la gare accessible à proximité.

Sur Paris, on met aussi quasiment 200 millions d'euros pour l'accessibilité des arrêts de bus. A Paris, ils sont déjà accessibles, mais il y a beaucoup de travail sur la banlieue. L'accessibilité concerne aussi les RER et toutes les stations sont accessibles, comme celles de la ligne 14. La question posée concerne l'accessibilité du métro. Effectivement, on devra y consacrer un peu d'argent. La priorité portait sur l'accessibilité des gares en grande couronne.

Concernant le métro, il reste un nombre important de stations non équipées : c'est l'inconvénient d'avoir un réseau très ancien. La faisabilité technique de mettre des ascenseurs dans les vieilles stations n'est pas évidente. Déployer tous les réseaux dans les rues est juste une mission impossible.

Ceci étant dit, tous les prolongements de métro sont accessibles. Par quoi commencer si l'on veut mettre en accessibilité le métro ? Commence-t-on par les lignes circulaires 2 et 6, plus faciles, ? Faut-il « grignoter » les stations ?

Côté SNCF Gares et connexions, le surcoût est évalué à 2 milliards d'euros. Pour l'accessibilité du métro, il faudrait prévoir 4 milliards d'euros. Faut-il attendre 10 ou 20 ans pour des équipements d'aides aux personnes à mobilité réduite ? Peut-être que certaines technologies permettraient d'avoir dans chaque station de métro un fauteuil aidant les gens à monter les marches. C'est la robotisation : une question qu'on se pose pour les 10 ans à venir.

## **PRESENTATION DE LA TABLE RONDE « RECHERCHE ET INNOVATION »**

***Sur quelles thématiques, technologiques et sociales, la recherche a-t-elle apporté des réponses aux préoccupations sociétales apparues au cours des cinquante années écoulées, telles que la satisfaction des besoins de mobilités, les comportements territoriaux, l'organisation logistique, la sécurité automobile, l'automatisation des systèmes ou la protection de l'environnement ? Comment aborder les problèmes de demain ?***

*La seconde table ronde est consacrée à la place respective de l'innovation technique et de l'innovation sociale dans les travaux de recherche et les choix d'innovation, et les complémentarités entre ces deux démarches d'innovation, rendues d'une grande actualité en raison de la double transition écologique et numérique. Après l'introduction de Jean-Pierre GIBLIN, les éléments du débat seront apportés par Jean-Loup MADRE, Jean COLDEFY et Corinne BLANQUART.*

***Jean-Pierre GIBLIN, directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du ministère de l'Équipement dans les années 90, puis président de la section sciences et techniques du CGPC. Responsable des transports urbains à la direction des transports terrestres dans les années 70 et membre de nombreux conseils d'administration comme ceux de la RATP, de l'IGN ou du STP, très proche de Georges Dobias.***

Nous avons eu avec Georges Dobias des parcours professionnels très entremêlés : des années 1970 aux années 2000, centrés sur l'innovation dans les transports urbains et la recherche. Entremêlés donc ensemble à la DTT, puis successivement à l'IRT pour moi, à l'INRETS pour lui et enfin ultérieurement dans le cadre du PREDIT.

**De ces 30 années et plus généralement des 50 dernières que retenir aujourd'hui ?**

On situe la fin des Trente Glorieuses au milieu des années 1970.

Le primat de l'automobile s'impose alors. Le président Pompidou restera célèbre par sa voie sur berges inaugurée en 1967. Visiblement il ne voulait pas « emmerder » les automobilistes.

Les transports publics étaient en état de mort cérébrale sauf à Paris et encore. Quant aux 2 roues leur usage au quotidien avait pratiquement disparu en ville.

50 ans après son inauguration la voie G Pompidou a été rendue aux piétons, symbole d'un changement de modèle.

Revenons donc aux années 70. L'idée dominante était de faire appel à de nouveaux modes de transport pour inverser la tendance. Même si l'automatisation des métros émergera grâce au VAL lillois, les espoirs fondés dans des systèmes plus révolutionnaires comme Aramis feront long feu.

En réalité démarrera dès cette époque un mouvement d'innovations organisationnelles, sociétales et pour tout dire politiques, porté notamment par quelques municipalités pionnières. Sa caractéristique dominante est une vision nouvelle du partage de l'espace de voirie dans les centres des grandes villes. C'est aussi le concept d'Autorité organisatrice d'agglomération introduit par une loi oubliée de 1979, la participation des entreprises au financement des transports publics (*le Versement Transport, devenu en 2019 Versement Mobilité*) qui a relancé un effort d'investissement sans précédent, avec métros et tramways.

Le développement des NTIC (*nouvelles technologies d'information et de communication*) a profondément modifié la monétique, l'information et le guidage ; et il a permis l'émergence de nouveaux services et de nouveaux usages. Là se trouve l'innovation technique majeure de la période.

La *vélorution* comme l'on dit, aura attendu le COVID pour réellement émerger avec, à vrai dire, l'assistance de l'électricité.

Mais, car il y a un mais, si l'on peut se réjouir de cette évolution, son impact reste très limité au regard des enjeux à venir, car la part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements du quotidien -



mesurés en voyageurs-kilomètres - a été juste stabilisée à environ 80% compte tenu du développement du parc automobile, de l'allongement des distances parcourues, du poids croissant du périurbain et des besoins des zones rurales. Les émissions de GES (*gaz à effet de serre*) dues aux transports, sujet majeur s'il en est, n'ont cessé d'augmenter malgré les progrès considérables des motorisations et n'ont commencé à décroître que depuis 2015.

Les voitures électriques apporteront-elles à temps une solution, non pour réinvestir les centres des métropoles, mais pour assurer les déplacements dans les autres parties des territoires ? Ne faut-il pas compter aussi sur le retour du vélo grâce à l'assistance électrique dans les petites villes ?

Doit-on compter aussi sur des nouveaux comportements, comme le télé-travail, de nouveaux types de services, et des politiques d'aménagement renouvelées au niveau national et local pour y contribuer ? *L'inertie du système n'est-elle pas un obstacle majeur face à l'urgence aujourd'hui ressentie ?* Face à des citoyens souvent désemparés, à des responsables politiques divisés et parfois hésitants sur les mesures à prendre, *la recherche peut-elle éclairer la route et contribuer à de nécessaires innovations techniques et sociales ?* Cette table ronde ne permettra certainement pas de répondre à ces vastes questions mais puisse-t-elle nous faire progresser dans le diagnostic et ouvrir quelques pistes.

**Jean-Loup MADRE, directeur de recherche honoraire à l'Université Gustave Eiffel.**

Fondées sur des instruments d'observation et des modèles de prévision, la connaissance et la compréhension des comportements sociaux et économiques en matière de mobilité constituent la « boîte à outils de l'ingénierie de la mobilité », destinée à analyser les problèmes planification aux différentes échelles de territoires.

L'intervention de Jean-Loup Madre complète à cet égard celle de Jean-Pierre Giblin, et révèle les aspects technologiques (outils d'observation) et européens (normes de comparaison et d'agrégation) issus de la recherche

*NDLR - Sous l'impulsion scientifique de l'INRETS, la méthodologie des « Enquêtes mobilité certifiées CEREMA » (EMC<sup>2</sup>) a été utilisée depuis une quarantaine d'années pour mener plus de 150 enquêtes dans plus de 100 territoires (les grandes agglomérations). Ces enquêtes ont apporté aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) une connaissance géographique des déplacements locaux de leur population, selon le lieu de résidence, le motif, le lieu de destination et le mode de transport. Des enquêtes nationales (ENTD), réalisées avec le concours de l'INSEE, ont étendu à l'ensemble du territoire cette description de la mobilité locale, et l'ont complétée par un volet relatif aux « voyages longue distance » des ménages. Sur cette période de 40 ans, le nombre de déplacements locaux par personne est resté stable (en moyenne 3,15 déplacements par jour et par personne) mais la distance quotidienne parcourue par personne dans un jour ouvrable s'est sensiblement accrue : de 17,4 km en 1982 à 26,2 km en 2008, soit +50% en 26 ans.*

#### **Normaliser à l'échelle européenne les techniques de recueil de données sur la mobilité**

Je voudrais d'abord insister sur le rayonnement international de Georges Dobias. Il m'avait demandé de candidater au concours de recrutement à l'INRETS en 1989. On en avait beaucoup discuté à ce moment-là. C'était la conférence internationale sur la recherche dans les transports à Yokohama. Il avait centré ma mission, vu ma formation par l'INSEE, autour des questions d'observation de la mobilité. C'est la raison pour laquelle j'avais été recruté en 90. Tous les ans, Georges Dobias dirigeait la délégation de l'INRETS au TRB (*Transport Research Board*) à Washington. Son rayonnement international allait bien au-delà des frontières de l'Europe.

Voici un exemple pour illustrer ces questions d'observation de la mobilité. A l'époque, c'était le début du GPS (*Global Positioning System*), un assistant de navigation qui était encore difficile d'utilisation. Comme il avait été mis en place par l'armée américaine, on ne pouvait utiliser les tracés qu'au bout d'un certain temps. Il y avait un certain nombre de problèmes techniques, je me souviens que l'on disait que le GPS fonctionnait bien l'hiver mais moins bien à partir du printemps, parce qu'il y a des feuilles aux arbres et que cela perturbe les signaux. Il me semble qu'on a considérablement dépassé ce genre de

difficultés techniques : il s'agit de combiner une observation déclarative issue des enquêtes avec une observation plus automatique et plus factuelle qui ne va pas de soi, dans la mesure où le GPS ne nous donne pas directement le motif du déplacement ou ce genre d'information. Cet enjeu important a donné lieu à 5 ou 6 thèses et à de nombreux développements sur lesquels l'INRETS a joué un rôle central.

Effectivement, au niveau européen, les travaux sur la méthodologie des enquêtes débouchent actuellement sur le fait que mon collègue de l'UGE a pris la responsabilité du volet voyageurs dans l'enquête lancée dans les 27 pays de l'Union européenne. Malheureusement, pour des raisons budgétaires, ce devait être courant 2021, époque encore un peu perturbée par les suites du Covid.

**Jean-COLDEFY, directeur des programmes d'ATEC ITS France, conseiller du président de Transdev.**

Ancien responsable adjoint du service mobilité de la métropole de Lyon, Jean Coldefy a mis au point dès 2013 le programme Optimod, de gestion du trafic multimodal. Il a récemment publié un ouvrage « Mobilités, changer de modèle », dans lesquels il décrit les besoins de mobilité selon les territoires, et la contribution des outils numériques pour y répondre, en complément d'un panel de solutions.

### **Le rôle du numérique dans les enjeux de mobilité**

**La mobilité, ce n'est pas que des flux : cela doit mobiliser l'économie, la géographie, la sociologie, la psychologie.** Une approche pluridisciplinaire est indispensable sauf à faire des diagnostics erronés. Avant de parler du numérique il faut avoir en tête quelques réalités fondamentales sur les mobilités.

**Il y a trois principales clés de lecture des mobilités : je commencerai par celles qui intéressent au premier chef le public ici rassemblé : la grille des ingénieurs et des économistes.**



D'abord **la courbe classique débit/vitesse des ingénieurs** qui relie les deux paramètres descriptifs du trafic qui permettent de piloter les systèmes de gestion des feux de signalisation dans les réseaux de voirie urbaine, notamment pour déployer, ou redévelopper la priorité des transports en commun.

Par exemple sur Lyon, 99% des passages de tramway bénéficient d'une priorité aux feux. On priorise ainsi le transport en commun sur la voiture. Ces mêmes informations sont utilisées pour le guidage automobile embarqué, permettant à tout un chacun d'optimiser son temps de trajet : en tout cas, c'est la promesse qui a été faite par les systèmes de guidage GPS.

Les économistes ont une autre vision, ils s'intéressent aux acteurs de la mobilité : quels sont leurs objectifs ; quelles sont les ressources rares, celles que l'on doit effectivement piloter. Les usagers parlent en temps de parcours, d'où le succès des GPS de voitures (*assistants de navigation*) qui vous promettent d'être plus malins que les autres. Par contre, les acteurs publics visent une meilleure accessibilité (permettant aux habitants d'aller au travail, faire leurs courses, emmener les enfants à l'école, se soigner, se divertir, ...), qui n'est pas forcément la réduction d'usage de la voiture, car cela dépend des situations territoriales. Enfin, les fournisseurs de services raisonnent en termes de résultats d'exploitation, de modèles d'affaires...

**La question est celle de la cohérence des objectifs** : les individus vont privilégier la vitesse, alors qu'en ville les AOM (*Autorités organisatrices de la mobilité*) vont privilégier le débit. Et à un moment une vitesse trop forte fait s'écrouler le débit.

## La géographie des territoires, troisième clé de lecture

L'autre grille de lecture sur laquelle je me permets de revenir et d'insister, est celle des géographes. L'INSEE répartit la population selon la taille des aires d'attraction des villes et sa répartition entre la commune centre, la banlieue, et les territoires périurbains. Il en résulte que 93% de la population française vit dans une aire d'attraction économique d'une ville, mais 50% habite à la campagne, ce qui génère des flux importants. Etant sans doute l'un des rares provinciaux de cette assistance, je n'ai pas pris l'aire urbaine de Paris comme exemple, mais ce que l'on observe dans toutes les grandes aires urbaines de province : pour 1 habitant dans la commune centre, on en a 1 autre en banlieue et 2 autres dans le périurbain !

Dans l'aire urbaine de Paris, on peut vérifier l'utilité du Grand Paris Express (GPE), puisque plus de la moitié de la population francilienne habite Paris et la 1<sup>ère</sup> couronne. Pour les grandes métropoles, de nouvelles liaisons rapides (RER métropolitains, ce qui comprend le train mais aussi le transport public par la route) sont destinées relier les territoires périurbains aux pôles centraux d'activité et de services ; il en faudrait au moins trois fois plus ! Le système de transport public n'a pas accompagné le développement des villes ; on n'habite plus à côté de son lieu de travail, et ce n'est pas près de changer.

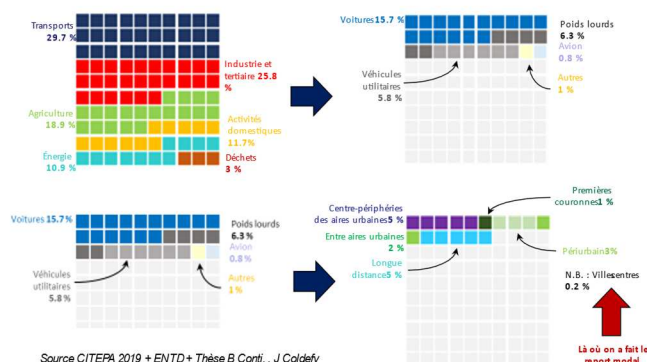
### La grille de lecture des géographes et des historiens

Données INSEE, J Coldefy	Population				
	Communes centres	Autres communes en pôle	Communes des couronnes	Communes hors attraction des villes	Ensemble
Aire de Paris	3%	13%	4%		20%
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	5%	5%	9%		20%
200 000 à moins de 700 000 habitants	7%	4%	13%		24%
50 000 à moins de 200 000 habitants	6%	1%	11%		18%
Moins de 50 000 habitants	6%	1%	6%		12%
Communes hors attraction des villes				7%	7%
Ensemble	28%	23%	43%	7%	100%

- Une aire urbaine = ensemble des communes dans lesquelles 40% au moins des actifs travaillent dans le pôle central (ville centre + 1<sup>ère</sup> couronne),
  - ① Rural = 49% population, Urbain = 51 %
  - ② Communes centres des grandes agglomérations 8% de la population
  - ③ Pour 1 habitant dans la ville centre, il y en a un autre dans la métropole et quasiment deux autres à l'extérieur qui viennent travailler sur la métropole

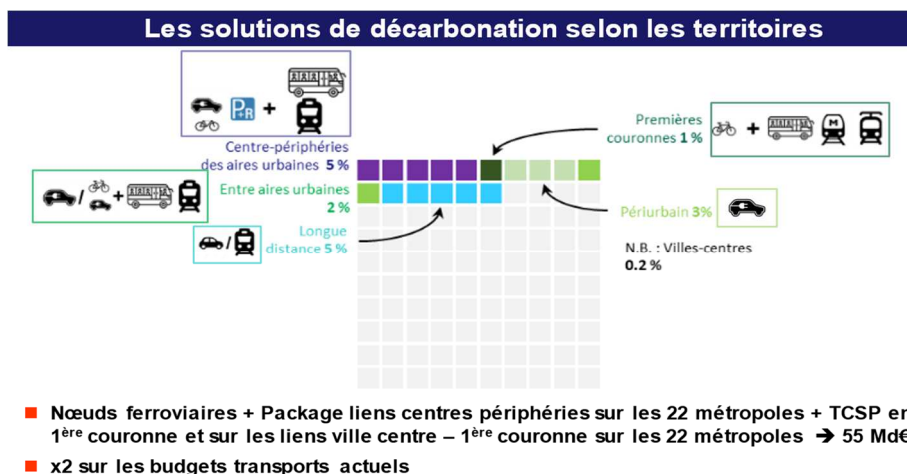
Le graphique ci-dessus révèle que les 16 % d'émissions de gaz à effet de serre des mobilités proviennent de l'usage de l'automobile en France ; ils se décomposent comme suit : 5% pour les déplacements entre la zone agglomérée et le périurbain ; autant pour les déplacements à longue distance ; 3% pour les déplacements internes au périurbain (en milieu rural) ; et 1% pour la couronne urbaine. La ville centre ne représente que 0,2% des émissions : on en parle tout le temps dans les médias, mais ce n'est plus là où il faut faire porter l'effort. Alors que les déplacements périurbains vers les zones d'emplois des agglomérations représentent 5% des émissions de GES de la France

### Où sont localisées les émissions de GES de la mobilité



### Les trois enjeux complémentaires à satisfaire : la décarbonation, l'équité et l'efficience.

En croisant ces différentes approches, la voiture électrique sera certainement très adaptée pour décarboner les mobilités internes aux territoires ruraux donc au sein du périurbain. En première couronne, le vélo plus des transports publics seraient une excellente solution. Pour les liaisons entre le périurbain et les zones d'emplois des agglomérations, il faut déployer une solution intermodale: le vélo et surtout la voiture (électrique) avec des parcs relais et des cars express ou le train.



Je crois plus à l'autocar pour une raison simple : il y a 1,1 million kilomètres de routes contre 30 000 kilomètres de voies ferrées. Ensuite, l'adaptation des infrastructures pose un problème majeur de nœuds ferroviaires qui mettront 10 à 15 ans pour se résorber ; peut-on attendre un tel délai pour apporter des solutions ? Enfin, les coûts de la SNCF sont très importants. Jean-Pierre Farandou (*PDG de la SNCF*) appelle à un doublement de l'effort financier. L'Allemagne le fait déjà avec le même budget que la France. Dans notre pays, on pense d'abord à augmenter les cotisations au lieu de regarder comment diminuer les coûts : prenons l'exemple allemand.

### L'usage des outils numériques nécessite une régulation

Si l'on demande aux usagers de ne plus utiliser les automobiles et de conjuguer plusieurs modes de transports, tout cela représente un coût, un temps. La mobilité intégrée ou MaaS (*Mobility as a service*) est destinée à faire baisser ce coût de l'intermodalité pour l'utilisateur. Du point de vue de la collectivité, on a privilégié le transport public à la voiture parce qu'il est économe en espace public, notamment avec les outils numériques : je pense aux priorités dans les carrefours à feux.

#### La grille de lecture des économistes : Acteurs, objectifs, ressources rares



#### Les ressources rares

- L'espace public en zones denses
- Les fonds publics
- Le quota de CO2 pour rester en dessous de 1.5°

→ La Mobilité du 21<sup>ème</sup> sera intelligente si  
- elle combine enjeux publics et individuels  
- avec des financements soutenables  
C'est pourquoi le numérique nécessite une régulation

Pour une collectivité ce n'est pas le temps qui compte mais le débit. Avec le logiciel de navigation Waze vous pouvez gagner quelques secondes, en sortant et rentrant de nouveau sur l'autoroute..., mais on peut douter de l'efficacité collective d'une généralisation de ce genre de pratiques, très consommatrices d'espace public qui est l'une des ressources rares de la ville. C'est la raison pour laquelle les acteurs publics vont privilégier les modes de déplacement qui consomment le moins d'espace public.

Si vous dites à l'utilisateur que pour gagner du temps, il devra réduire sa vitesse pour favoriser la fluidité collective, cela crée une tension entre chaque usager individuel et l'efficacité collective. C'est la raison pour laquelle l'usage des outils numériques nécessite une régulation, notamment par les conditions d'accès des opérateurs aux données du trafic.

### **Corinne BLANQUART, première vice-présidente de l'Université Gustave Eiffel (UGE).**

*Directrice de recherche, Corinne Blanquart est notamment en charge de la gestion des projets financés par le programme des investissements d'avenir, dont le projet I-Site FUTURE, lui-même à l'origine de la création de l'UGE. Elle s'intéresse notamment aux liens des questions de mobilité avec la ville et l'aménagement urbain dans son ensemble. Elle nous présente quelques orientations concrètes pour répondre à cet enjeu, et nous parle de cette nouvelle structure d'enseignement et de recherche.*

Georges Dobias a été mon premier directeur général quand je suis entrée à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1994. L'INRETS n'existe plus aujourd'hui. Avant d'arriver à l'UGE, la trajectoire historique est intéressante pour expliquer les grandes transformations de la manière de faire de la recherche, notamment en transport. L'INRETS a été transformé en « *Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux* » (IFSTTAR) en 2011 ; puis beaucoup plus récemment en Université Gustave Eiffel en 2020.

Ce cheminement s'inscrit dans une volonté de traiter les problématiques de transport dans un ensemble plus vaste, d'avoir véritablement ces approches systèmes et une vision globale permettant d'aborder le système de transport dans ses environnements, naturel et construit, et les interrelations entre ces différentes dimensions. Et poser ainsi un certain nombre de questions dont certaines peuvent fâcher, telles que celles soulevées par Jean Coldefy.

Tout cela va structurer la manière dont on a construit le projet scientifique de l'IFSTTAR et aujourd'hui de l'UGE. Plus globalement, c'est un mouvement que connaît l'ensemble des organismes de recherche et d'enseignement supérieur. Yves Crozet pourrait également en témoigner.

#### **Quelques questions autour des dimensions du système de transport,**

qui ont structuré le projet scientifique de l'IFSTTAR

et continuent d'être traitées dans le projet scientifique de l'Université Gustave Eiffel.

**La résilience** - Cela a fortement marqué le programme de l'IFSTTAR qui reste toujours actif en traitant successivement d'un certain nombre d'enjeux qui demeurent aujourd'hui depuis la gestion des sols, avec des enjeux de géotechnique, de résilience, d'adaptation au changement climatique, tout ce qui relève de la gestion des risques, de l'anticipation de ces risques, de gestion des crues. Toutes ces questions sont très prégnantes et absolument indispensables pour assurer la résilience de nos chaînes de transport dont on a vu l'importance dans les années récentes.

**Les matériaux** - Derrière la question des matériaux pour nos infrastructures il y a celle de la nature même de nos infrastructures : la route électrique, par exemple. Mais aussi : comment construire des infrastructures avec de nouveaux matériaux, durables, bio sourcés, ou resourcés, par exemple. Si Hélène Jacquot-Guimbal était là (*ancienne directrice générale de l'IFSTTAR*), elle vous parlerait beaucoup plus longuement de la recarbonation des bétons.

**Les systèmes techniques pour les transports** - Les questions portent beaucoup aujourd'hui autour des véhicules. Celles des véhicules électriques (déjà mentionnés) sont énormes mais aussi celles des véhicules autonomes. Au-delà du véhicule, ce qu'a aussi un peu effleuré Jean Coldefy, une place très importante est prise par les systèmes d'information que ce soit pour la mobilité des voyageurs, mais aussi des marchandises ; il est extrêmement important, en termes de recherche, de ne pas occulter cette partie « marchandises » du transport et de la mobilité. Anne-Marie Idrac l'a souligné. Toutes ces questions d'optimisation des flux, de localisation de nos véhicules, de traçabilité et aussi de résilience de nos chaînes d'information avec des enjeux de cybersécurité réfèrent aux systèmes d'information et sont aussi l'un des grands axes de nos programmes de travail.

**Les systèmes d'acteurs** – Et aussi – soulignées par Jean Coldefy – les questions d'acteurs : créer des espaces de dialogue entre à la fois tout ce qui est historiquement du domaine de la recherche en transport, les sciences pour l'ingénieur, avec ce que je viens d'évoquer, tout ce qui relève de l'infrastructure, du véhicule, du flux d'informations, et toutes les recherches humaines et sociales avec les



questions abordées Jean-Loup Madre sur la connaissance des mobilités, et la variété des déterminants qui vont expliquer les mobilités. Il est très important de revenir au fondement de ce qui explique un certain nombre de choix de transport et la diversité des facteurs expliquant ces choix.

### ***Les méthodes d'appréhension des choix politiques : pour qui et pour quoi ?***

Je partage beaucoup les propos de Jean Coldefy : les mêmes solutions ne sont pas applicables partout. Cette question de la répliquabilité est celle que se posait Pierre Messulam. Pour qui et pour quoi : **quels sont vraiment les besoins de mobilité et les besoins de services ? Ces questions reposent sur ces travaux de sciences humaines et sociales, qui vont traiter des usagers, des opérateurs, des métiers.**

Au-delà de la recherche, il y a aussi d'énormes questions de formation. L'un des enjeux pour l'UGE, c'est aussi d'associer recherche et formation, qui vont traiter des questions de régulation, de politique publique ; cela me semble assez essentiel.

### **Transport, mobilité, aménagement : un thème structurant de l'Université Gustave Eiffel**

Le dernier virage a été la création de l'Université Gustave Eiffel en 2020. On rajoute une dimension, en mettant en avant l'idée que le système de transport ne vit pas en vase clos, mais dans un ensemble plus large, ce qui a été rappelé comme une idée phare de Georges Dobias, le système de transport est très fortement articulé à l'urbain. **C'est l'une des lignes directrices de l'Université Gustave Eiffel que de concilier tout ce qui traite de la ville et des mobilités.** Un certain nombre de choix d'aménagement, de choix d'urbanisme auront des conséquences en termes de mobilité, et c'est essentiel de les considérer ensemble. Un certain nombre de choix d'aménagements commerciaux auront aussi des incidences en termes de logistique. C'est également essentiel de les traiter ensemble.

Rassembler un certain nombre de champs de compétences, de cultures professionnelles puisqu'on va mélanger dans l'Université Gustave Eiffel des universitaires, des chercheurs, des architectes, des ingénieurs. Il y a toute cette évolution et ce partage entre les cultures professionnelles qui amène par exemple les architectes à se poser des questions du type "qu'est-ce qu'un bâtiment logistique ?". Les compétences des architectes sont très intéressantes pour renouveler les boîtes à chaussures qu'on connaît dans les franges périurbaines.

C'est un peu le challenge d'aller au bout de ces approches systémiques et autour des grands enjeux rappelés : sobriété, changement climatique, résilience. Face à ces enjeux, il est essentiel de souligner la diversité des besoins, notamment en matière de mobilité, qui appelle à rechercher une diversité de solutions. On n'applique pas la même chose partout.

Autour de cette thématique des mobilités abordée de façon globale et systémique **se structure également une communauté dans le cadre du Programme et Equipement Prioritaire de Recherche (PEPR) que porte l'Université Gustave Eiffel avec l'IFPEN**, dans le cadre du mandat qui lui a été confié. Le PEPR s'intéresse tout particulièrement à la digitalisation et décarbonation des mobilités, en appui à la Stratégie Nationale du même nom, et, en lien avec ce que je viens d'évoquer, cherche à mieux connaître les usages et les besoins de mobilité pour mieux y répondre, avec les bons outils d'aide à la décision. Et à nouveau, on traite de mobilité des personnes comme des biens.

Avec Michel Savy (*professeur émérite à l'université Paris-Est - École d'urbanisme de Paris et École des ponts* -) c'est un peu notre crédo que de défendre l'intérêt de mieux connaître tout ce qui concerne la logistique : se donner les moyens de traiter les données, et de modéliser un certain nombre de choix afin d'éclairer les politiques publiques.

On a un certain nombre d'enjeux devant nous, ce PEPR étant sur 9 ans, on a un peu de temps.

## **ECHANGES AVEC LA SALLE**

Voici les points abordés et précisés au cours du débat qui a suivi les quatre présentations ci-dessus

### **Laurent PROBST répond à une question de prospective et d'études sur l'évolution des usages et des comportements sociaux**

Ile de France-mobilités dispose d'un département « prospectives et études » qui notamment réalise l'Enquête globale transport d'Ile de France et qui suit la recherche. Nous avons d'ailleurs une chaire à l'Ecole nationale des Ponts.

L'objectif est de se baser sur ces travaux et pour arrêter nos prévisions de transport de manière plus fiable. Quand on met en service une nouvelle infrastructure, le « réalisé » est très proche des prévisions.

### **Jean-Claude RALITE - La place du foncier dans la recherche « mobilité – aménagement »**

L'approche systémique que vient d'évoquer Mme Blanquart est évidemment centrale. On peut regretter qu'elle n'intègre pas assez souvent l'approche de la définition du foncier, et je pense à l'emphytéose qui permet de faire correspondre la pertinence d'un usage avec la durée de propriété. Il y a peut-être des domaines de recherche dont l'expérience montre qu'elle est efficace, mais qui pourrait recommander une plus grande généralisation de cette notion.

### **Réponse de Corinne BLANQUART à Jean-Claude Ralite**

Cette dimension du temps est absolument centrale. Dans le projet scientifique du PEPR que l'UGE est en train d'écrire, c'est quelque chose que nous avons mis très fortement en avant. Je n'ai pas de réaction particulière, mais je partage complètement l'intérêt d'introduire – j'ai beaucoup insisté sur cette dimension territoriale en prolongement des propos de Jean Coldefy – la dimension historique avec cette question de trajectoire, et sur la dimension temporelle qui est absolument centrale.

### **Elisabeth DUPONT-KERLAN : la démarche du PREDIT peut-elle être retrouvée ?**

Ayant succédé à George Dobias à l'INRETS j'ai pu apprécier tout le travail qu'il avait fait : structuration d'établissements, équipes pluridisciplinaires : les uns et les autres ont salué le travail fait. Ce qui m'a d'ailleurs permis d'aller un peu loin, venant du ministère de la Recherche dans les partenariats, notamment avec les universités, y compris médicales.

Jean-Pierre Giblin a cité le PREDIT (*Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres*). Ce programme avait un volet pluri-financements et pluri-acteurs. C'était un vrai réseau de partenaires, les uns et les autres se connaissaient bien. J'entends bien la démarche rappelée par Corinne Blanquart de structuration par l'Université Gustave Eiffel. Mon interrogation est globale : le secteur des transports reste stratégique et c'est un bien essentiel que de se déplacer.

Les acteurs ont changé, notamment le rôle des collectivités territoriales est plus important. On a besoin de financements importants. A-t-on une vision recherche à la hauteur de ces enjeux et de ce secteur ? N'y a-t-il pas des trous dans la structuration aujourd'hui ? Je n'ai rien entendu notamment sur le volet médical, sur le volet social, accessibilité. Comment aller plus loin en complétant, en ayant d'autres outils pour la recherche ?

On sait faire des plateformes et différentes autres choses... Donc, imaginons, pour aller plus loin, des compléments à la recherche

### **Jean COLDEFY - « Mettre le paquet » sur l'évaluation des projets**

Je ne fais pas partie du monde de la recherche, mais je travaille beaucoup avec ce monde et avec des acteurs très différents, des géographes, des économistes. Si vous regardez ce qui se fait au Royaume-Uni en termes d'évaluation des solutions mises en place, nous avons pris beaucoup de retard.

Au Royaume-Uni, on est capable de vous dire quel est l'impact de l'information multimodale, de l'information voyageurs dans une gare. On analyse tout, on fait des enquêtes de préférences déclarées

sur de nombreuses questions. En France, on « pleure » pour financer l'évaluation, sur laquelle il faudrait « mettre le paquet » : l'Etat avec ses structures publiques - et je le dis d'autant plus aisément que je ne suis pas partie prenante - est tout à fait légitime pour financer via des laboratoires publics des évaluations sur ce qui est fait, sur ce qui marche et sur ce qui ne marche pas.

Si vous demandez cela aux collectivités locales, elles feront peu d'évaluations, mais surtout de la communication, ce qui est très différent. Donc, nous avons vraiment besoin de disposer d'évaluations scientifiques et de remettre des budgets là-dessus. Ce n'est pas énorme : un programme annuel de 2 ou 3 millions d'euros au niveau national serait très utile.

#### **Réponse de *Corinne BLANQUART* aux interventions *Elisabeth Dupont-Kerlan* et *Jean Coldefy***

Pour compléter les propos de Jean Coldefy et répondre à Elisabeth Dupont-Kerlan, ces insuffisances liées à la disparition du PREDIT ont été vraies pendant longtemps.

Ce qui se passe à l'heure actuelle avec la structuration des stratégies nationales d'accélération des Programmes d'investissements d'avenir de l'Etat (*le PIA, géré par le Secrétariat général pour l'investissement – SGPI*) change un peu la donne : associé au PIA sur le volet recherche, *le Programme d'équipement prioritaire de recherche (PEPR) disposera de vrais moyens mis sur la recherche transport.*

Le PEPR « digitalisation et décarbonation des mobilités », c'est 30 millions d'euros ; un autre PEPR qui nous intéresse, est celui sur la ville, c'est 40 millions d'euros. Ces montants portent sur des programmes scientifiques déjà écrits que je vous ai brossés à très grands traits.

Les questions que vous soulevez en termes de santé sont abordées dans le PEPR sur la mobilité. Par exemple, dans la partie de programme relative à l'observation et l'évaluation, il y aura des questions en termes de santé, de dimensions sociales, d'inégalités et d'accessibilité. Cette partie du programme reste à écrire puisque nous sommes en phase de démarrage sur le PEPR.

Ce PEPR s'adresse à l'ensemble de la communauté recherche et innovation nationale. Il vise aussi à associer l'ensemble des acteurs dits socio-économiques : il faut vraiment développer un dialogue entre recherche et acteurs socio-économiques.

Nous voulons partager tout cela, mais les choses sont en train de bouger à l'heure actuelle

#### ***Jean-Pierre DUPORT - L'architecte-urbaniste dans la stratégie de développement des transports***

J'ai particulièrement apprécié le propos de Corinne Blanquart sur le rôle et la place des architectes.

Le développement du tram en Ile de France a été lié au succès de la ligne T1 Saint-Denis – Bobigny. Le fait d'avoir pris la décision, financièrement coûteuse, de noyer les voies et de travailler avec Alexandre Chemetoff (*urbaniste-paysagiste-architecte*) à l'insertion urbaine du tramway, c'est ce qui explique le succès de cette ligne.

Le travail avec les architectes-urbanistes me paraît un élément essentiel dans la stratégie de développement des transports.

#### ***Pierre MESSULAM - L'organisation des parcours professionnels croisés***

Je voulais rebondir sur les propos de Mme Blanquart en partant de ce que nous avons développé depuis 7 ou 8 ans à SNCF-Transilien, c'est-à-dire travailler avec des géographes, des sociologues, des économistes ; et bien entendu nos équipes travaillant de façon très synchrone avec celles de l'autorité organisatrice.

Je voudrais insister, pas seulement sur l'aspect financier, mais sur l'organisation de parcours professionnels croisés. Avoir des gens dans leur tour d'ivoire dans un laboratoire est utile, mais s'ils n'irriguent pas le milieu économique, cela tourne assez rapidement en rond.

Le vrai problème, et pour en avoir parlé parfois avec Georges Dobias - il y était extrêmement sensible - est de voir comment on fait monter des gens en compétences pour qu'ils puissent ensuite irriguer l'ensemble du tissu, que ce soit chez les opérateurs, dans les milieux académiques en ayant des parcours en zig-zag. C'est ainsi que l'on construit de la compétence.

Aujourd'hui, le problème numéro 1 d'une partie de la recherche en France, c'est la fossilisation du milieu académique pour des tas de raisons administratives et budgétaires qui rendent le déroulement de carrière des doctorants souvent douloureux. Soit on rentre dans le labyrinthe administratif, on est mal payé et le déroulement de carrière n'est pas toujours flatteur ; soit on doit sortir en prenant beaucoup de risques car les employeurs privés ne savent pas gérer ce genre de profil.

On ne parle pas de milliers d'ingénieurs par an, mais quelques dizaines de spécialistes en sciences humaines et en ingénierie, qui ont cette curiosité et qui, comme Georges Dobias avait été incité à le faire - notamment au corps des Ponts -, ont ces parcours croisés extrêmement riches et qui « pollinisent » le système lui permettant de faire des grands progrès.

#### **Complément de Jean COLDEFY à l'intervention de Pierre Messulam**

Je partage complètement ce qui vient d'être dit par Pierre Messulam. Ces croisements sont fondamentaux. Il serait intéressant de voir le nombre d'entreprises nées de la recherche en France dans les transports et ailleurs.

C'est aussi pour cela qu'on met en place – et c'est mon travail à Transdev – un certain nombre de coopérations assez renforcées entre des opérateurs, des gens qui ont des contraintes de court terme avec des géographes, des économistes. On travaille avec l'UGE, le laboratoire Aménagement, économie et transport (LAET – Université Lyon 2), Paris School of Economics (Ecole d'Economie de Paris), des géographes comme Jacques Levy (*spécialiste de géographie politique*), sur un certain nombre de thématiques, notamment sur le report modal : à quelle condition peut-il se réaliser ? On confronte des points de vue de terrain avec des gens qui réfléchissent, ce qui permet d'approfondir la question. Ce n'est pas à moi de répondre à la question sur la gestion des parcours.

#### **Jean-Pierre GIBLIN - La gouvernance des collectivités territoriales face aux enjeux de long terme**

Je voudrais insister sur un point qui va peut-être déplaire aux ingénieurs et aux professionnels que nous sommes. J'ai noté dans l'évolution du système au cours de mon parcours ces 50 dernières années, qu'un rôle majeur est joué par les autorités politiques locales. Pour l'Ile-de-France, le passage du STIF à Ile-de-France Mobilités a considérablement changé la donne avec les mêmes acteurs techniques. J'ai bien noté la manière dont le débat sur le Grand Paris a changé avec l'évolution du STIF, l'introduction des municipalités de banlieue au STIF, avec un poids beaucoup plus lourd.

C'est très important. Je ne vois pas comment on va pouvoir sortir de nos problèmes de changement climatique et de sobriété énergétique s'il n'y a pas une mobilisation énorme dans laquelle les chercheurs doivent apporter des éléments de réflexion et travailler avec les partenaires locaux davantage qu'ils ne le font pour que l'innovation territoriale, nourrie par la recherche, puisse émerger dans les politiques publiques avec la grande difficulté de l'échelle de temps.

Tous les élus sont nommés pour 5 ou 6 ans pour la mise en œuvre de politiques, alors que nous faisons face à des enjeux de beaucoup plus long terme. Comment intégrer ces enjeux ? Ce n'est pas évident, mais de toute façon, je pense qu'ils sont centraux dans ce qu'on peut imaginer faire dans ce domaine de lutte contre le changement climatique et pour la sobriété.

#### **Jean-François JANIN URBA 2000 - Quelle image des transports pour les jeunes chercheurs ?**

Une question assez permanente : dans la situation de Georges Dobias, les transports n'étaient pas véritablement une discipline académique comme les autres, et même très loin des autres, un peu fermée et marginale.

Quelle image donner à des jeunes qui rentrent dans la profession de chercheur ou qui commencent à trouver un emploi dans une discipline qui devient ouverte alors qu'elle était réputée comme extrêmement fermée ?

Quels efforts pouvez-vous faire pour attirer de jeunes talents sur les transports modernes, les transports nouveaux, les transports numériques ?

### ***Précisions de Corinne BLANQUART sur la structuration des domaines de la recherche***

Le transport n'est toujours pas une discipline. Quant à la mobilité c'est une thématique, un domaine.

Tout l'enjeu, en tout cas pour nous, c'est dans la manière dont on conçoit nos laboratoires et les structures d'accueil de nos doctorants, de nos jeunes chercheurs : en ne les enfermant pas dans une discipline, mais en leur proposant un cadre **d'accueil, des laboratoires qui mêlent les disciplines et les compétences**.

Je ne suis pas rentrée dans le détail et ce n'était pas le sujet aujourd'hui, sur la structuration de nos départements. L'idée est vraiment celle-là de mettre dans un même ensemble des gens de culture, de disciplines différentes pour que cela génère des choses et que cela relève aussi l'attractivité de la thématique globale transport sans l'enfermer dans une discipline particulière.

### ***Réflexions finales de Jean COLDEFY***

Nous sommes dans un monde de plus en plus pointu, avec des expertises extrêmement fortes dans différents domaines. **Pour comprendre la mobilité, il faut disposer de cette couche un peu horizontale qui fait appel à différentes disciplines**. Je pense que c'est extrêmement motivant.

Pour être bons dans la mobilité, vous ne pouvez pas n'être qu'un ingénieur spécialisé transport ou qu'un économiste des transports, il vous faut comprendre les systèmes de pouvoirs et de croyance, analyser la qualité des espaces publics... Ce qui fait appel à une grande variété de disciplines.

Si vous voulez comprendre et agir sur un territoire, **vous êtes obligés d'avoir une approche pluridisciplinaire** : c'est aussi cela qui peut intéresser des jeunes.

### ***Réflexions finales de Jacques ROUDIER, ancien président de la section sciences et techniques au CGEDD***

Nous voilà revenus au centre des préoccupations de Georges Dobias qui était : comment construire les politiques publiques et comment construire des politiques publiques efficaces ?

Je voudrais rapprocher deux propos, celui de Jean-Pierre Gibling qui notait il y a quelques instants le rôle croissant des politiques. En face de cela, je voudrais aussi rappeler les propos d'Anne-Marie Idrac qui nous ramenaient au fait que les politiques sont là pour servir leur électorat. **Au final les politiques sont largement mises en œuvre par les citoyens**.

Nous sommes aujourd'hui dans une situation où un des défis devant nous, c'est celui probablement d'une **accélération de la modification et de l'évolution des comportements dans le champ de la mobilité**.

Il faut aussi faire face à une difficulté à venir : **l'éloignement croissant des citoyens par rapport aux experts** (que nous sommes ou que nous avons été) et par rapport aux politiques qu'ils élisent de moins en moins assidument. Il me semble que cela fait partie aussi des dimensions des enjeux de politiques publiques devant nous.



## CONCLUSIONS DU COLLOQUE

**Pierre-Alain ROCHE, Président de la section Mobilités et transports, IGEDD**

**Le mot de la fin prononcé en 2010 par Georges Dobias**

Olivier Paul-Dubois-Taine m'a fort astucieusement transmis des propos tenus par Georges Dobias dans une présentation faite en mars 2010 sous le titre : "2020, l'évolution de la mobilité et de l'offre des transports". Il m'a suggéré de les lire comme étant une excellente conclusion (voir encadré).

*Les conclusions (diaporama) que Georges Dobias avait présentées en mars 2010*

Un autre paradigme au 21ème siècle : les décisions sont locales et l'Etat incitateur a un rôle d'entraînement.

L'évolution des modes de vie et de l'urbanisme est fondamentale : elle sera fondée sur une vision globale partagée à 20 ans de l'aménagement et des déplacements.

Tous les moyens techniques doivent être utilisés, en priorité l'évolution de la voiture, (c'est-à-dire les caractéristiques et conditions techniques d'usage des véhicules),

Les politiques, nécessairement intercommunales, devront bénéficier de l'ingénierie des acteurs des services globaux de mobilité.

Sans reprendre tous les items de notre discussion, j'ai l'impression qu'il avait assez bien brossé la nature de notre débat de ce matin. Merci Olivier de cette belle citation.

**Des points saillants notés au cours de la matinée**

Quelques commentaires, d'abord, ce fut un plaisir pour moi, j'aime bien redevenir étudiant. C'est tout à fait rassurant d'entendre tout un ensemble de parties prenantes, reformuler avec talent beaucoup de choses qu'on a dans la tête et réapprendre. Finalement, l'une des dimensions importantes de ce colloque, c'est cette dimension historique et géographique qui finalement est la construction de notre compréhension du monde dans lequel nous vivons. C'est essentiel.

Un autre point que j'ai noté, c'est le besoin de performances techniques. Nos réseaux de transport ont besoin d'innovation et de développement technologique. Ils ne sont pas très en avance de ce point de vue. On essaie de travailler à convaincre de mettre des moyens sur la modernisation de leur exploitation, de leur signalétique, des outillages. Ce n'est pas si facile par rapport à l'objectif de développement de nouveaux services. La densité d'usage dans les nœuds ferroviaires, dans les zones centres est aujourd'hui un facteur de limitation très forte qui a des solutions techniques que nous ne mobilisons pas suffisamment.

Un autre enseignement qui m'a beaucoup marqué, c'est l'enjeu de méthodes qui a été relevé sur cette méthode très analytique, très structurée de réflexions de Georges ; c'est une leçon pour nous tous. Nous sommes, les uns et les autres, en responsabilité d'objectiver les choses et de les rendre publiques.

Je rejoins sur ce point la notion de « détail essentiel » mise en avant par Anne-Marie Idrac, même si elle m'a un peu titillé sur nos travaux de prospective. Ce fut un débat entre nous assez vif, et c'est bien naturel. Je refais le point avec ce travail d'écoute, de travail collaboratif qui vient d'être évoqué par Jacques Roudier en particulier. Comment l'expertise collective arrive à se mettre au service d'un dialogue qui entraîne une conviction citoyenne sur les mutations qui nous sont nécessaires. C'est l'un des points qu'on a essayé de mettre en avant dans notre exercice de prospective. Cela reste sans doute l'enjeu le plus difficile. Il n'est pas spécifique aux mobilités : la crise de confiance, la crise d'écoute sur l'expertise, les sachants, est universelle aujourd'hui dans nos sociétés. Il n'empêche que nous sommes confrontés à cette difficulté et cette évidence que les choses ne bougeront que si les gens bougent véritablement dans leurs démarches.

Cela rejoint aussi l'un des items mis en avant, ce qui me fait extrêmement plaisir, sur les parcours professionnels, la formation. Je rappelle que, dans la toute petite population des ingénieurs du corps des Ponts, des eaux et forêts, un tiers fait une thèse, que l'on retrouve ensuite dans des parcours professionnels brillants. Ces acteurs de l'action publique sont parmi ceux qui contribuent à faire ces transitions indispensables et ces ponts entre connaissance et action. On défend mordicus depuis des années ce ratio qui finalement arrive à se stabiliser, malgré tous les appétits de mettre les gens plus directement et plus immédiatement dans des postes de responsabilité.

Cette cohérence des politiques publiques, cette universalité recherchée multidisciplinaire, c'est effectivement quelque chose que nos formations doivent apprendre, mais que la vie professionnelle aussi doit apprendre. C'est évidemment tout à fait passionnant pour nous d'accompagner ces démarches. Ce travail collectif de ce matin nous est très utile.

Merci beaucoup à vous, merci Madame de vous être associée à cette manifestation.

### **REMERCIEMENTS de Madame Catherine DOBIAS**

Chers tous et chères toutes, puisqu'on m'a fait l'honneur de me demander quelques mots pour clore cette belle matinée, je voudrais exprimer mon émotion et ma reconnaissance.

Georges a aimé profondément son métier, il s'est consacré avec passion à ses fonctions successives qui lui ont permis de collaborer avec bon nombre des personnes ici présentes. Il en parlait beaucoup à la maison. Nous avons expérimenté un week-end sur notre voiture de famille une certaine "Micheline" qui nous disait : "continuez tout droit pendant 100 m, tournez à droite". C'était une découverte absolument extraordinaire pour nous.

Je suis persuadée qu'il aurait approuvé et apprécié cette forme d'hommage. En mon nom personnel et au nom de mes enfants, mes deux fils qui étaient présents tout à l'heure mais qui ont dû malheureusement partir avant la fin, notamment bousculés par la grève de la SNCF qui se profile cet après-midi, et au nom de ma fille qui n'a pas pu venir, je veux vous dire ici toute notre reconnaissance.

Vous me permettrez de citer d'abord le trio complice représentant l'ATEC-ITS : Bernard Basset au premier chef qui m'a parlé de ce projet dès juillet 2021, avec lui Jacques Roudier et Olivier Paul-Dubois-Taine. Ils ont été aidés de façon extrêmement efficace, là aussi je peux citer un trio, au premier chef par Anissa Merabet, chargée de l'événementiel à l'ATEC.

Rien n'aurait pu se faire non plus sans l'appui du ministère et notamment des deux personnes qui derrière Pierre-Alain Roche ont permis cette organisation magnifique : Karine Gal, cheffe de bureau de la communication et Mme Da Silva, assistante de M. Roche.

Bien sûr merci à Michel Hagège qui a conduit ces débats, après les avoir préparés avec soin en s'entretenant avec tous les intervenants.

A tous les orateurs enfin que je ne peux pas citer nommément, je dis un très grand merci, ils nous ont rappelé le passé et surtout ouvert des aperçus sur l'avenir. Votre métier, pourrait-on dire, consiste à améliorer le présent pour rendre le futur encore meilleur.

Je me souviens que rien ne remplissait autant Georges de satisfaction que d'apprendre quelques - parfois beaucoup - d'années plus tard, l'aboutissement d'une innovation à laquelle il avait travaillé dans un poste antérieur. Je pense par exemple au ticket commun en Ile-de-France, aux arrêts de bus sur l'autoroute, dont on a amplement parlé aujourd'hui.

Pour le moment, soyons dans l'instant, vous avez beaucoup travaillé ; venez vous restaurer, le buffet vous attend.

Merci à toutes et à tous.