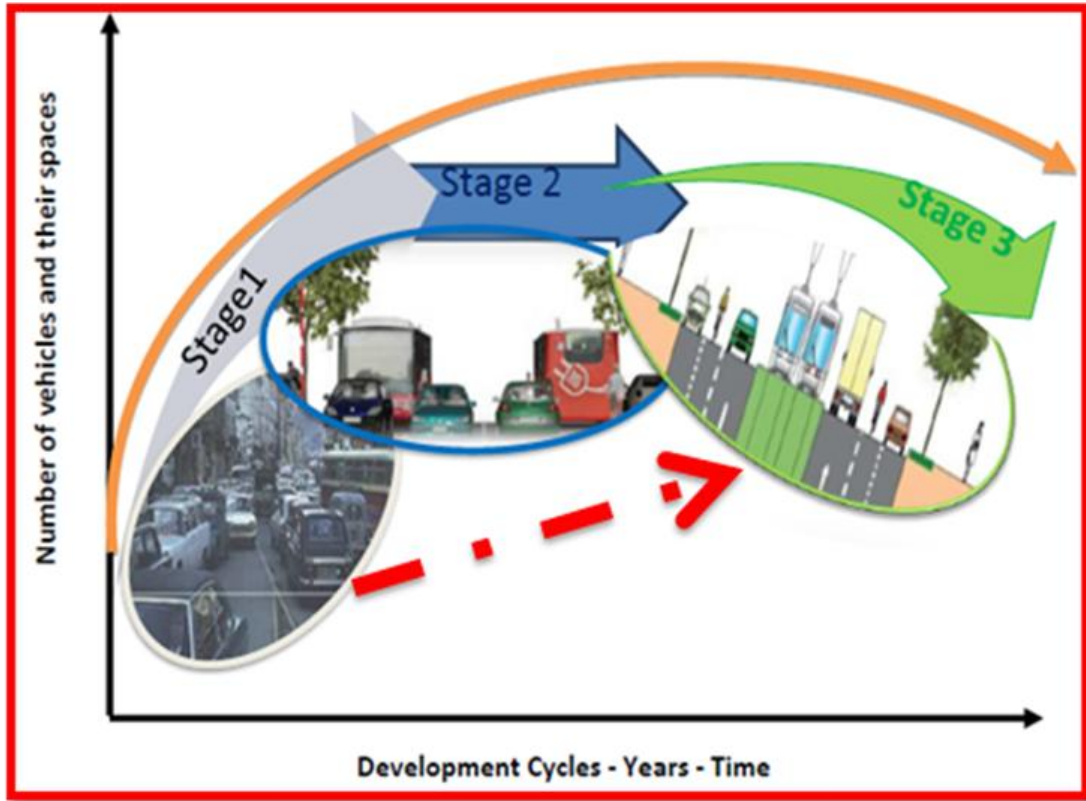


تطور التنظيم المؤسسي والتشريعي للنقل المدني في فرنسا  
دراسة نموذجية: مشروع باريس الكبرى

L'évolution de la régulation institutionnelle et législative des  
transports urbains en France  
Étude de cas : Grand Paris Express

The Institutional and Legislative Evolution of  
Urban Transport in France  
Case Study: Grand Paris Express



**Khaldoun KARRAZ**  
**Bridging Transport Gap**  
2022/ BTG



# L'évolution d'organisation institutionnelle des transports urbains en France

## Étude de cas Grand Paris Express

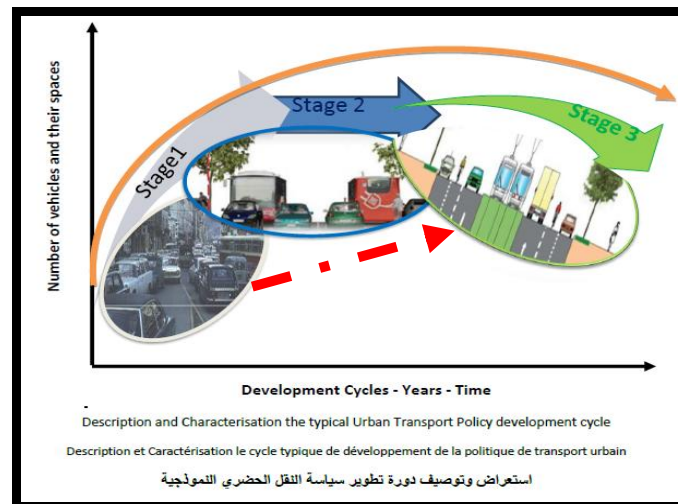
La mobilité au sein des villes est la corde de sécurité de la ville car elle alimente la plupart de ses vies sociales, économiques et politiques, et la mobilité en général est un pilier du développement urbain durable. En France, comme dans la plupart des pays occidentaux, trois étapes historiques dans l'évolution de la politique des transports urbains peuvent être identifiées.

**Étape I :** est associée à une croissance rapide de la possession et de l'utilisation de voitures et à la fourniture de routes urbaines à grande capacité et de parkings.

**Étape II:** améliore les systèmes de transport public à grande capacité, en réponse aux préoccupations concernant les problèmes environnementaux négatifs.

**Étape III:** met l'accent sur l'amélioration de l'habitabilité urbaine et de la qualité de vie, ce qui a entraîné une diminution de l'utilisation de la voiture et donc de l'offre d'espace, et une utilisation accrue de modes de transport durables plus respectueux de l'environnement.

**L'objectif principal de cette étude est de démontrer comment au moins les villes de la «Étape I» peuvent éviter d'investir dans des infrastructures routières majeures dans les régions centrales et intérieures de la ville qui seraient les premières victimes de toute pensée de «Étape III ». Et, en principe, ils pourraient commencer à adopter des politiques de «Étape III » par des plans de mobilité urbaine durable et pour leur mise en œuvre, il est nécessaire de mettre en place, de financer et de gérer des arrangements appropriés, qui nécessitent de temps**



Les villes des pays émergents pourraient peut-être compresser ce cycle de développement en accélérant la mise en œuvre de politiques de transport plus durables, en évitant le gaspillage d'investissements dans les principales infrastructures routières dans les zones centrales et en empêchant le « verrouillage » des structures urbaines dépendantes de la voiture en tirant parti de retour d'expérience de la France et sur l'ensemble de l'étude de cas du Grand Paris Express.

Selon la trajectoire de développement de la politique des transports urbains mentionnée ci-dessus, la France a développé des programmes de réseaux et de systèmes de transports urbains depuis les années 1970, pour les grandes agglomérations. A l'époque le renouvellement des transports en commun en France a été grâce à trois raisons principales:

1. l'idée que les transports en commun sont nécessaires et qu'un système basé sur la voiture ne peut répondre au défi de la mobilité croissante
2. la disponibilité de nouveaux financements dédiés aux investissements et à l'exploitation des transports publics urbains
3. la création de nouvelles autorités métropolitaines chargées de l'organisation des transports publics urbains. La première tentative de définition d'une politique des transports urbains a été débattue lors d'un congrès sur les transports en commun organisé à Tours en 1971. Depuis, une politique spécifique en faveur des investissements dans les transports publics urbains a été promue par toutes les collectivités territoriales de France.

A la même année, une nouvelle taxe de transport (VT: le Versement Transport) est créée en région parisienne et elle a été généralisé en 1973 à toutes les villes de plus de 20 000 habitants.

La justification économique de la taxe VT est le rôle important que jouent les transports publics sur le marché de l'emploi, notamment parce que les employeurs auront plus de possibilités s'il existe un réseau de transports publics efficace.

Le Versement Mobilité (VM) ou anciennement le Versement Transport (VT) est une contribution locale des employeurs.

Actuellement le versement mobilité (VM) est un impôt prélevé sur les entreprises de plus de 11 salariés. Il représente près de 45% des ressources disponibles pour financer les transports publics urbains de province. La mise en service d'un TCSP permet de porter le taux du VM à 1,6% voire 2,95% pour les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes ou les syndicats mixtes.

Le taux varie selon la zone géographique. En effet, c'est la commune ou le groupement de communes qui le fixe:

- En Île-de-France, il est compris entre 1,6% et 2,95% de la masse salariale.
- Hors Île-de-France, il est compris entre 0% et 2,5% de la masse salariale. De plus, il varie selon la taille de l'agglomération.

Le VM représente une part majeure du budget transports des AOT : **Autorité Organisatrice de Transport** (7,5 milliards par an moitié en Ile de France moitié pour les autres AOT). Mais son plafond est décidé par le parlement ce qui pose problème.

Par exemple en 2017, la collecte du VM s'élevait à 8,5 milliards d'euros (4,25 milliards en région parisienne et 4,3 milliards dans le reste du pays, ce qui représente environ 42 % du financement de l'exploitation – en région parisienne et environ 47 % de l'investissement et de l'exploitation dans le reste de la France). Face à la nécessité de trouver des ressources pour financer les transports urbains et la mobilité, du fait des contraintes des finances publiques, dans tous les pays mais principalement dans les pays en développement, certains ont envisagé de créer un impôt inspiré du VM. Cette taxe permettait le fonctionnement du programme de Transport Collectif en Site Propre : TCSP - Transport Public en Site Spécifique (TCSP) et désigne de l'utilisation d'un transport en commun dans une voie séparée ou un espace qui lui est réservé - tel qu'un bus BHNS, BRT et tramway..

Dans le même temps, des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) ont été créées par obligation légale (métropoles, agglomérations et conseils locaux), et elles ont la responsabilité des transports publics urbains dans leurs villes. L'acte constitutif de ces organismes a été publié en 1981, et les AOT ont été ratifiées par voie législative, et perçoivent les recettes de la taxe de transport (VT = VM) et les dépensent selon les axes de responsabilités suivants :

- Régulation des services de transport (volume, tarifs)
- Organisation des transports publics dans les villes
- Création et gestion des infrastructures de transport
- Développement de systèmes d'information

Le nombre d'Autorités Organisatrices de transports en commun en France est d'environ 338 autorités au total au 01/01/2019 (Cerma), dont environ 250 par obligation légale (agglomérations et agglomérations), et elles disposent de moyens financiers importants dans leurs villes. Ils ont stimulé et renforcé le développement de nombreux réseaux de transports publics dans ces villes

## **1. Politiques et législations successives des transports Urbains**

### **1-1. Loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982)**

Le texte fondamental qui a défini la politique décentralisée des transports est la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), du 31 décembre 1982, désormais codifiée dans le code des transports. Son objectif a été de définir un cadre législatif global pour l'organisation des transports, concernant tous les modes, toutes les échelles spatiales, à la fois pour les marchandises et les voyageurs. La LOTI prévoit en effet que tout usager a le droit de se déplacer et de choisir les moyens de sa mobilité. Elle appelle également à un usage coordonné de tous les modes de déplacement et à la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs en énergie. La loi a annoncé également que le système de transport intérieur doit satisfaire aux besoins des utilisateurs dans les conditions les plus avantageuses pour les collectivités, en termes économiques, sociaux et environnementaux et prévoit la mise en œuvre des Plans de Déplacement Urbain (PDU) dans l'idée de partager l'espace public de voirie. Cette loi clarifiée l'organisation institutionnelle des transports publics et distribue à chaque niveau territorial la compétence d'autorité organisatrice sur un réseau de transport collectif donné, laissant à l'État essentiellement un rôle d'orientation et de régulation. La loi LOTI instaure aussi la séparation des fonctions d'organisateur et d'opérateur de services, confiant aux autorités organisatrices des transports (AOT) urbains la charge de définir, financer (via le versement transport notamment) et organiser les transports publics réguliers de personnes à l'intérieur des périmètres de transport urbain. Le système français balance donc toujours entre la recherche de cohérence des réseaux et la stricte préservation de la libre administration des collectivités.

Par ailleurs, remarquons que Paris constitue un cas particulier dans son contexte national.

### **1-2. Loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, 1996)**

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie a inscrit dans la loi la préoccupation environnementale concernant le secteur des transports. Ses dispositions pertinentes sont maintenant codifiées dans le code des transports. La loi établit un lien entre le cadre de vie et la politique des transports.

Elle vient en grande partie renforcer des dispositifs existants pour favoriser les modes de transport collectifs urbains et ferroviaires. La LAURE définit un objectif de diminution du trafic automobile et de le développement de modes de transport moins polluants et moins consommateurs d'énergie. Ceci implique le développement des modes de transport collectif et des modes doux. Son article 14 impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains pour un usage coordonné de tous les modes de transport et une affectation appropriée du système de voirie. La loi introduit l'obligation de fournir un système de circulation pour les deux roues pour chaque nouveau tronçon de route en milieu urbain, hors autoroutes

### **1-3. Loi SRU (Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000)**

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) prolonge les processus de décentralisation en apportant des éléments dans le domaine du développement social, de la démocratie locale et des transports urbains. La SRU modifie les outils de l'aménagement dans le but d'organiser de manière cohérente, sur un territoire, les différentes politiques sectorielles du logement, de l'urbanisme et du transport. Elle vise aussi à clarifier les champs de compétences des autorités organisatrices de transport issues de la décentralisation.

La loi prévoit que l'utilisation des voitures doit être maîtrisée et les parkings de surface réduits, tandis que la marche et le vélo doivent être favorisés. Les dispositions de la loi SRU afférentes aux transports sont codifiées dans le code des transports.

### **1-4. Loi Handicap (2005)**

La Loi Handicap ou Loi pour l'Égalité des Droits et des Chances, de la Participation et de la Citoyenneté des Personnes Handicapées a été promulguée le 11 février 2005. Il s'agit d'une loi de référence pour répondre davantage aux besoins des personnes handicapées et à leurs droits depuis la Loi d'Orientation de 1975 en faveur des handicapés. Il est rappelé dans l'article 2 de la Loi handicap une définition du handicap :

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Les principaux axes de cette loi sont : des démarches administratives simplifiées, l'obligation pour les employeurs de plus de 20 personnes, publics ou privés, d'employer au moins 6% de personnes handicapées, le droit à compensation quel que soit l'âge, le mode de vie, l'origine et la nature de la déficience, une intégration scolaire continue et le renforcement de l'accessibilité aux espaces publics, aux systèmes de transport et aux logements. Les établissements existant recevant du public et les transports en commun ont 10 ans pour se mettre en conformité avec cette nouvelle loi.

### 1-5. Le Grenelle de l'Environnement et les lois Grenelle I et Grenelle II

Le processus du Grenelle de l'environnement a débuté dès l'été 2007. Six groupes de travail ont réuni répartis représentant les collectivités territoriales, les organisations non gouvernementales, les professionnels, les syndicats, l'État et les Organisations Non-Gouvernementales (ONG), Les six groupes de travail avaient à émettre des propositions pour répondre aux défis suivants:

**Groupe 1:** Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie

**Groupe 2:** Préserver la biodiversité et les ressources naturelles

**Groupe 3:** Instaurer un environnement respectueux de la santé

**Groupe 4:** Adopter des modes de production et de consommation durables : agriculture, pêche, agroalimentaire, distribution, forêt et usages durables des territoires

**Groupe 5:** Construire une démocratie écologique : institutions et gouvernance

**Groupe 6:** Promouvoir des modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi.

Elle a abouti au texte de loi voté en 2008 (Grenelle 1) avec 273 engagements ont été pris dans le cadre de la loi Grenelle 1. Mais le point le plus important de la loi, détaillé dans le titre 1, est la lutte contre le changement climatique. L'article 2 rappelle ainsi les engagements internationaux et européens de la France en la matière à l'horizon 2020 : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport à leur niveau de 1990, augmentation de l'efficacité énergétique (+20 %) et de la part des énergies renouvelables (+20 %). L'émergence d'un nouveau modèle de



croissance sobre en carbone et en énergie requiert que l'impact des émissions de gaz à effet de serre soit progressivement pris en compte dans le prix des biens et services.

Dans le chapitre III, consacré aux transports, fixe un objectif de réduction de 20 % en 2020 des émissions de CO<sub>2</sub>, et définit les principes d'une politique durable des transports. Les articles suivants décrivent les dispositifs à mettre en œuvre pour favoriser le report modal du fret vers le rail et le fluvial ainsi que pour le renforcement des transports collectifs urbains.

## **2. Les nouveaux réseaux de transports publics en France**

En 1971 Paris la seule ville qui disposait d'un réseau de métro composé de 13 lignes, sachant que la première ligne de métro a été ouverte en 1900, et le premier tronçon de la première ligne régionale RER (Réseau Express Régional). Cette année-là, aucune autre ville française n'avait de métro ; seules trois lignes de light-tram subsistaient à Lille, Marseille et Saint Etienne ; tous les autres réseaux de transport public utilisaient des bus ou, dans certains cas, des trolleybus.

Mais aujourd'hui, cette situation est considérablement changée à la fois pour les réseaux de métro, et de tram léger. Six zones sont desservies par un métro : Paris, Marseille, Lyon, Lille, Toulouse et Rennes. De nombreuses villes ont développé des systèmes de transport LRT (Light Rail Transit) ou tramway, notamment : Nantes, Grenoble, Paris, Lille, Rouen, Strasbourg, Orléans, Montpellier et Mulhouse.... Mais dans deux villes : Caen et Clermont-Ferrand, un système ferroviaire équipé de roues en caoutchouc. Le tramway est actuellement déployé dans plus de 28 villes françaises.

### **2-1. Les systèmes réguliers et les automatiques dans le métro :**

- La ligne n°14 du métro parisien a été inaugurée en région parisienne en septembre 1998 pour prolonger le réseau du métro parisien vers sa banlieue. Cette ligne est entièrement automatisée et sans chauffeur. Parallèlement, quatre lignes du RER de banlieue ont été achevées, reliant le centre de Paris à cinq des nouvelles grandes villes de banlieue environnantes. Trois lignes et la moitié de la quatrième ligne sont exploitées par la

SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), et la moitié de la quatrième et de la cinquième ligne sont exploitées par la RATP (Régie autonome des transports parisiens).

- La ville de Marseille dispose de deux lignes du métro traditionnel (d'une longueur totale de 22,7 km et 29 stations).

- La ville de Lyon est desservie par quatre lignes de métro A- B- C- D (deux lignes traditionnelles, une à crémaillère et la quatrième ligne entièrement automatisée et sans conducteur, d'une longueur totale de 32,05 km et un nombre de 40 stations) et ce réseau est le plus grand réseau de métro après le réseau parisien. Le mouvement est entraîné sur la ligne entièrement automatique (D).

- La ville de Lille dispose de deux lignes de métro avec un système Véhicul Automatique Léger (VAL) (véhicules automatiques légers) d'une longueur totale de 43,5 km et 60 stations. Ces deux lignes sont la première mise en œuvre de l'itinéraire guidé entièrement automatisé et sans conducteur appelé VAL.

- La ville de Toulouse dispose de deux lignes de métro avec un système VAL, d'une longueur de 28,2 km et un nombre de 37 stations. L'Autorité de Régulation des Transports de cette ville a récemment procédé à la mise en place d'une troisième ligne.

Dans la ville de Rennes, il existe une ligne de métro avec le système VAL, d'une longueur totale de 9,4 km et 15 stations.

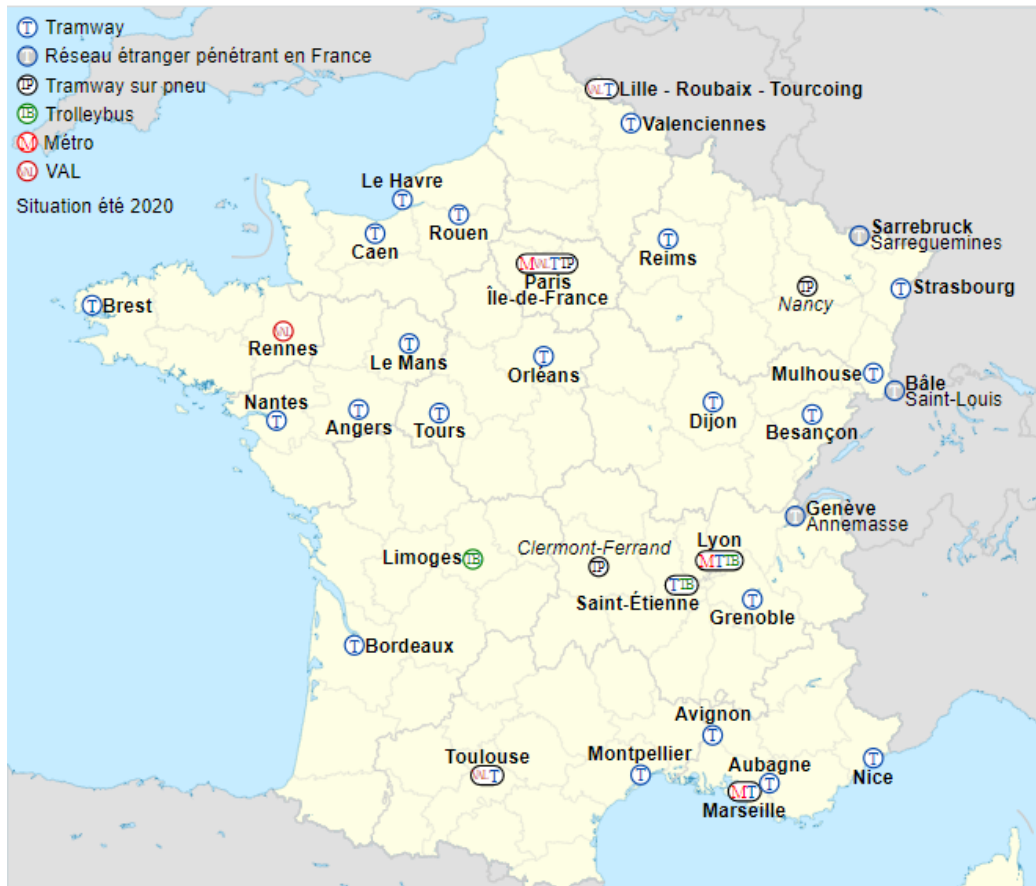
Sachant que le système de transport ferroviaire avec le pneu en caoutchouc est une innovation française spécifique déjà utilisée dans le métro parisien conventionnel et le métro VAL, car elle entraîne une réduction des vibrations et du bruit, ce qui se traduit par un confort accru des passagers et une baisse des coûts d'infrastructure.

## **2-2. Les nouveaux systèmes de transport LRT (Light Rail Transit) et le Tramway :**

Comme évoqué plus haut, le tramway est actuellement déployé dans plus de 28 villes françaises. Les débuts les plus importants de l'adoption des nouveaux systèmes SLR et Tramway en France sont les suivants :

- Nantes a été la première ville à se doter d'un nouveau SLR à deux lignes (18 km, 53 stations) desservant l'agglomération.

- En région parisienne, depuis 2000 deux lignes LRT de banlieue (Saint-Denis, Issy/La Défense) sont exploitées par la RATP (21 km, avec 33 stations). De nombreux projets sont à l'étude et réalisés, notamment une boucle périurbaine.
- Dans la ville de Nancy depuis 2000, Qui a décidé de choisir un nouveau type de tramway (15 km de long) et utilisé dans ce type de véhicules à roues en caoutchouc appelés TVR ou roue en caoutchouc.



**Longueur des lignes** [ modifier | modifier le code ]

Addition des longueurs de ligne (en km) par catégorie de tramway en France au 28 août 2018.

	En service	En construction	Total
Tramway à voie normale	661,3	129,2	790,4
Tramway à voie métrique	33,4	4,3	37,7
Tramway sur pneus (translohr + TVR)	47,4 (36,3+11,1)	0	47,4 (36,3+11,1)
Tram-train	187,3	38,8	226,1
<b>Total</b>	<b>929,6</b>	<b>172,3</b>	<b>1101,9</b>

**Figure 1:** Réseaux de métro, tramways, trolleybus en France mi-2020 et les longueurs de Tramway en Aout 2018. (Source CERMA)

### 3. Échelle d'un projet parisien : Le projet du Grand Paris Express

Le projet du Grand Paris voit le jour le 29 avril 2009 lors d'un discours du Président Nicolas SARKOZY. Projet d'une ambition sans précédent depuis le 19<sup>ème</sup> siècle. Le Grand Paris vise à faire évoluer le visage de la région capitale (près de 11,5 millions d'habitants) dans le sens d'une ville-monde nouvelle, innovante, durable, solidaire, intense, accueillante et esthétique. L'enjeu est de conserver la place de Paris parmi les plus grandes villes économiques internationales en bâtissant une ville durable, attractive avec une qualité de vie élevée. Ce projet envisage pour cela une refonte géographique, urbaine, sociale et économique du bassin parisien afin de revaloriser les quartiers enclavés et d'intégrer davantage les banlieues. Ainsi la réorganisation de la région Île-de-France vise à dépasser les clivages Est/Ouest et centre/banlieue en créant de nouveaux pôles stratégiques revalorisées et attractifs.

Le Grand Paris promeut une ville verte où se conjugue attractivité économique et qualité de vie avec la création de 7 nouveaux pôles économiques, 70 000 nouveaux logements par an, la création d'environ 1 million d'emplois et l'attractivité de 1,5 millions d'habitants en plus attendus d'ici à 2030. Afin de structurer cette nouvelle organisation spatiale, le projet envisage la création de 4 nouvelles lignes de métro automatiques sur près de 200 km, la mise en place d'environ 68 nouvelles gares pour désenclaver l'Est et l'Ouest de la région parisienne et projette d'effectuer près de 2 millions de voyages par jour dès la mise en service pour tendre vers 3 millions de voyages par la suite. La mise en service de l'ensemble des nouvelles infrastructures du Grand Paris s'échelonne entre 2022 et 2026 et représente un investissement de plus de 32 milliards d'euros sur la période 2010-2025. De plus, l'État et la région continueront de soutenir le développement des transports collectifs en Île-de-France dans le cadre du contrat de projet État-Région pour environ 12 milliards d'euros.

D'un point de vue institutionnel, le projet du Grand Paris a vu le retour de l'État dans la planification des transports, après une période de décentralisation ayant laissé un rôle accru au conseil Régional d'Île de France. Le projet actuel de réseau de métro provient d'une négociation entre le projet gouvernemental et le projet régional préexistant. La Société du Grand Paris, nouvel établissement public créé par l'État, est chargée de mettre en place le réseau de métro automatique. Ce réseau sera en partie financé par la captation des plus-values foncières et immobilières au travers de Contrats de Développement Territorial.

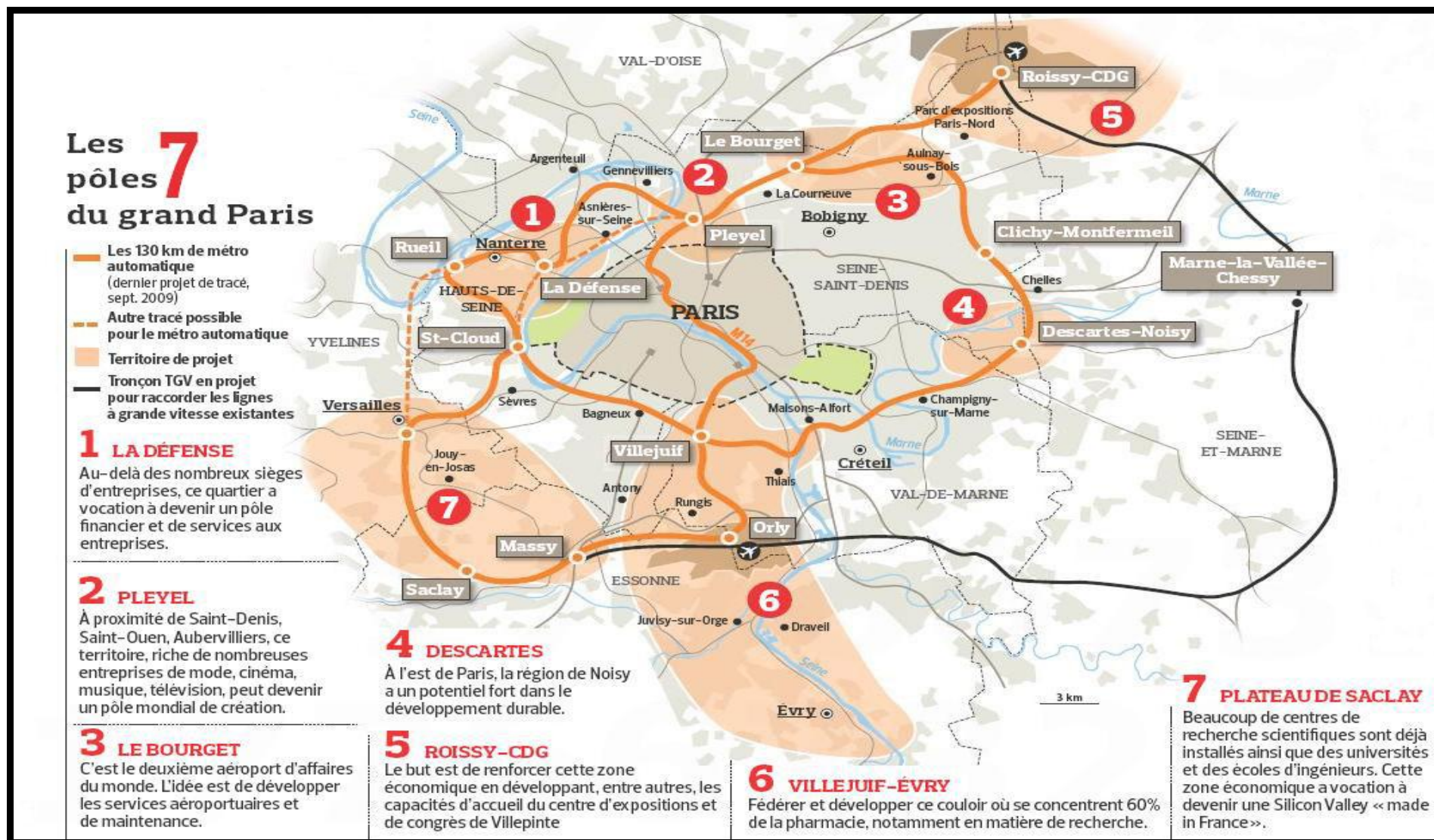


Figure 2 : Maillage du Grand Paris avec les sept zones de développements proposées en 2020 (Réf. Grand Paris Express.fr)

Actuellement les déplacements de banlieue à banlieue représentent 70% des déplacements motorisés, 10% des utilisateurs du métro sont contraints de passer par le centre de Paris pour se rendre d'une banlieue à l'autre et 64% des déplacements dans le centre Paris se font en transport en commun pour seulement 23% en petite couronne et 10% en grande couronne.

En effet, le nouveau réseau permettra de desservir les banlieues plus rapidement sans avoir à passer par le centre de Paris, les temps de parcours entre banlieues seront ainsi réduit de 10 à 20 minutes selon les trajets avec une baisse de 10 à 15% en moyenne sur la charge des lignes de métro en correspondance. En effet, il doit favoriser les déplacements directs et rapides d'une banlieue à l'autre. Il est prévue qu'il permette par ailleurs de diminuer la charge des lignes existantes (métro, RER, Transilien), en particulier des lignes 6, 7 et 13 du métro ainsi que des RER A et B qui devraient bénéficier d'un allègement de charge. Il doit faciliter également les déplacements en grande couronne sur les RER C, D et E, ainsi que sur les lignes Transilien

Pour valoriser l'attractivité de zones industrielles, universitaires, économiques, culturelles et environnementales, le projet Grand Paris a sélectionné 7 pôles majeurs de développement urbain:

**1- Paris la Défense:** *Le quartier d'affaires.*

**2- PLEYEL - Saint-Denis:** *La création et les arts numériques.*

**3- Paris - Le Bourget:** *L'aviation et le tourisme d'affaires.*

**4- Est Parisien - Cité Descartes:** *La ville durable et l'éco-construction.*

**5- Roissy CDG - Villepinte :** *Les échanges internationaux, les congrès, le développement industriel et logistique.*

**6- Du Sud de Paris à Evry:** *L'aménagement d'un pôle urbain de qualité.*

**7- Paris - Saclay:** *Le développement scientifique et technologique, les biotechnologies et la recherche en sciences de la vie.*

Le nouveau réseau de transport proposé par le projet Grand Paris, au cœur d'une stratégie de développement durable pour la région capitale Île-de-France, va permettre de résoudre ces difficultés.

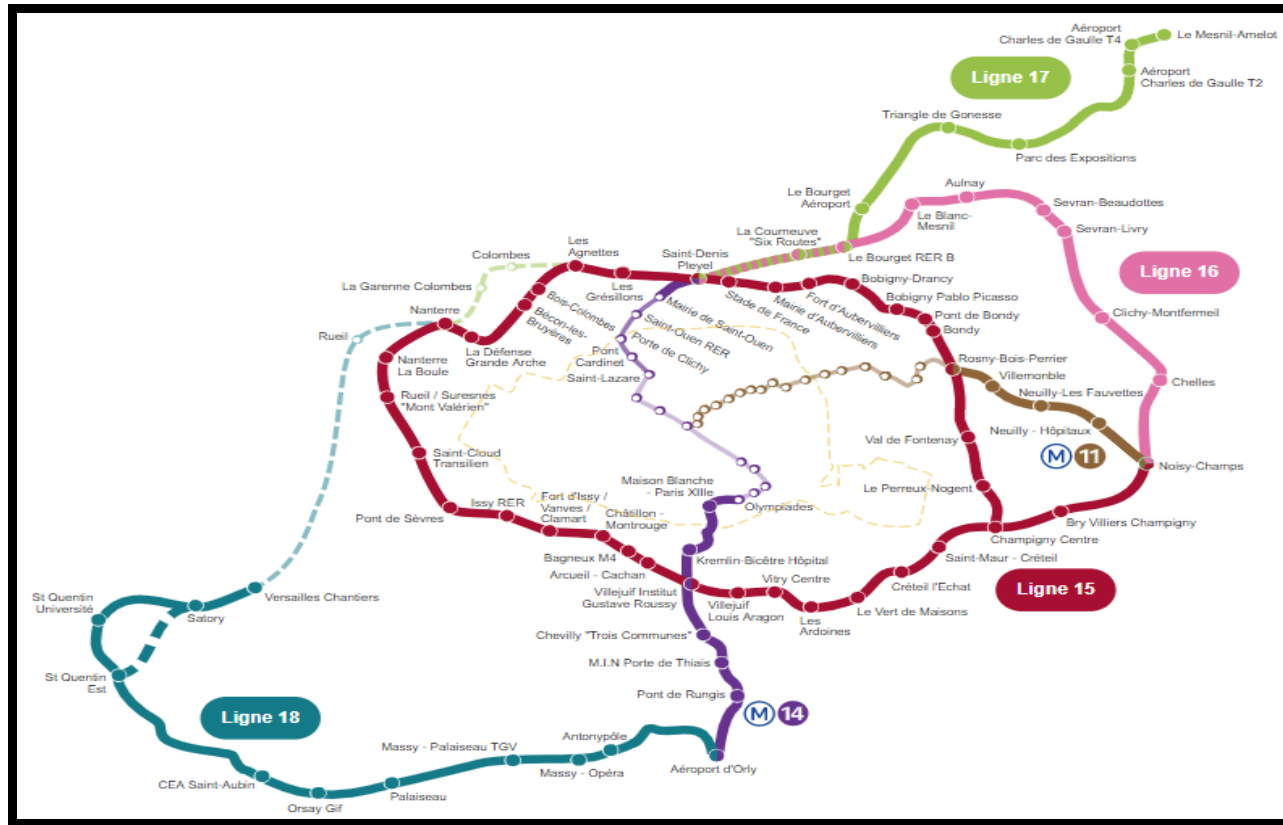


Figure 3 : Plan du réseau après la refonte de mars 2013. (Réf. Grand Paris Express.fr)

Le Grand Paris Express a pour objectif de permettre de limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun, de soutenir le développement économique, de faciliter les échanges et de permettre un meilleur accès à l'emploi ainsi qu'aux zones d'activité ou de résidence. Il doit désenclaver les territoires aujourd'hui socialement fragilisés en les équipant d'un mode lourd de transport en commun.

Le Grand Paris est susceptible de réduire considérablement les temps de trajet de nombreux Franciliens et d'améliorer la desserte de pôles d'activités majeurs. Le Grand Paris Express sera composé de quatre nouvelles lignes, et deux extensions de ligne, dont les prolongements au nord et au sud de la ligne 14

Ligne 15 : ligne circulaire; et elle est un projet de ligne de métro automatique Elle sera un métro ferré et enterré de capacité supérieure à celle du métro parisien. Elle constituera une nouvelle ligne structurante en rocade. Elle assurera ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris, évitant ainsi les ruptures de charge. Cette ligne devrait prendre le numéro 15 dans le réseau du RATP.

Lignes 16 et 17 : lignes associées elles seront deux lignes complémentaires qui auraient un tronç commun.

Ligne 18 : ligne de métro à petit gabarit est un projet de ligne de métro automatique à petit gabarit du Grand Paris Express.

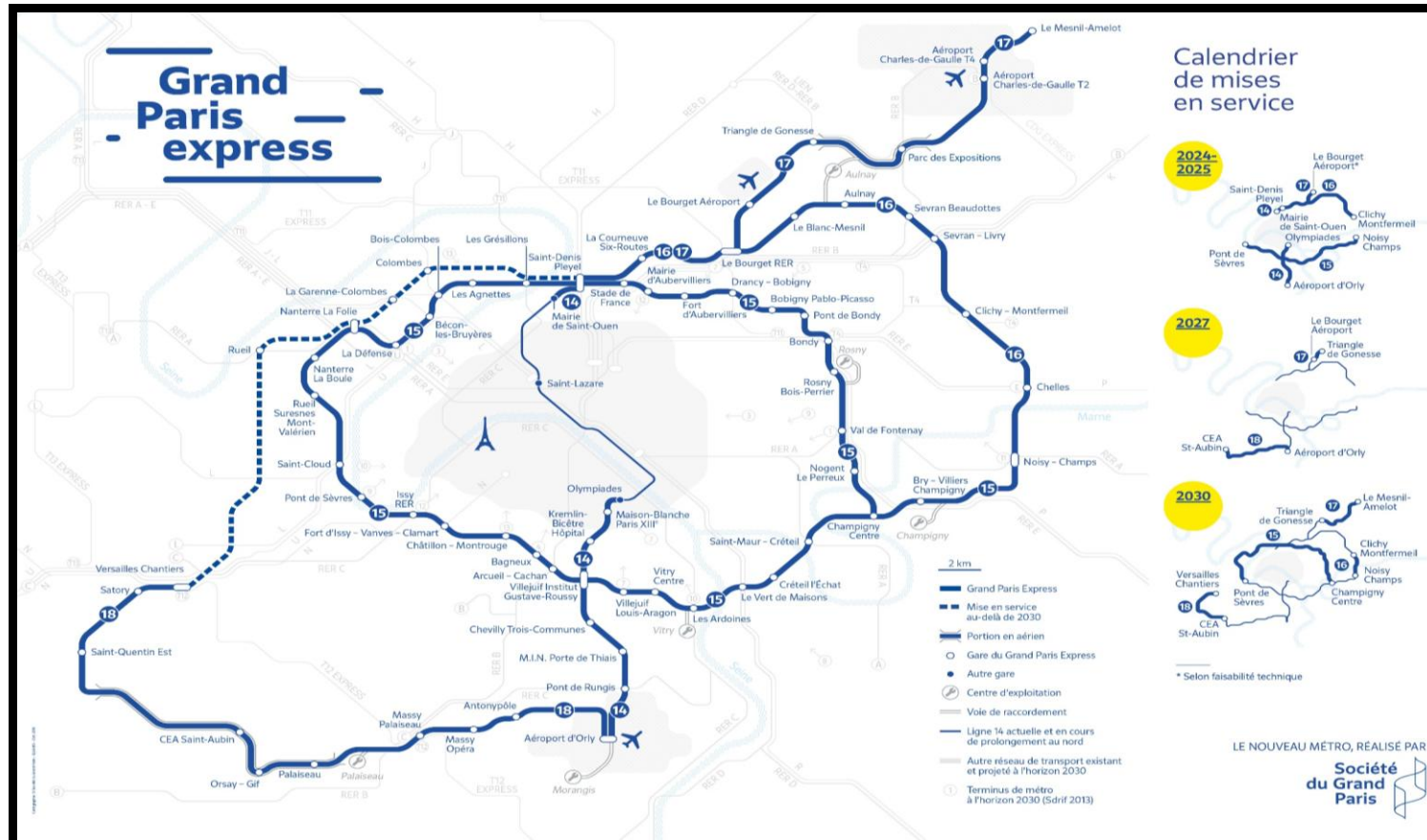


Figure 4 : Plan du réseau Grand Paris Express avec calendrier de mise en service (Réf. Grand Paris Express.fr)



#### **4. Les dix commandements pour le succès du transport en commun dans n'importe quelle ville :**

**1- La nécessité d'une planification nationale de la mobilité :** La politique de mobilité durable au sein des villes est menée à travers une vision nationale à long terme, afin de faire avancer les projets de transport aussi cohérents avec les besoins de la population, la possibilité de financement et l'évolutivité en fonction de la réalité actuelle et l'avenir des villes.

**2- Législation légale des transports publics et organisme de régulation :** Il appartient à la loi d'établir un cadre législatif pour la régulation des transports et pour la planification locale des déplacements : après avoir dressé un diagnostic globale de la situation, les responsabilités de l'organisme sont la planification et gérance de la mobilité urbaine, mais les objectifs de l'autorité de transport public doivent être déterminés.

**3- Planification nationale et régionale du transport multimodal :** définir les principaux pôles de transport et le lieu de travail des gares d'échange. Avec une proposition des modalités d'adoption du transport multimodal et un mécanisme d'introduction de systèmes de transport à grande capacité (trams, bus avec un haut niveau de service).

**4- La réhabilitation des cadres et la main-d'œuvre nationales :** Les objectifs les plus importants d'une politique de la mobilité au sein des villes sont de s'appuyer sur l'expertise nationale, la qualification des cadres et l'échange d'expériences.

**5- Déterminer les modes de financement:** Il est nécessaire d'adopter une politique nationale de financement pour les projets de transport afin de trouver les donateurs et les financeurs nécessaires. C'est-à-dire déterminer le coût du développement des transports publique, comment financer et les modalités de mise en œuvre, et la priorité peut être donnée au financement d'un projet unique pour préserver les ressources Financement durable des systèmes de mobilité avec l'activation des systèmes participatifs.

**6- Intégration avec l'aménagement du territoire :** Une relation forte doit être assurée avec l'aménagement du territoire au moyen et au long terme, afin que le transport soit l'une des composantes importantes pour l'emploi des performances de la mobilité dans et entre les villes. Avec l'utilisation de projets existants pour créer des approches de planification et fixer des délais de la construction.

**7- Activer les mobilités doux et flexibles avec l'étude de voies protégées séparées au milieu des centres-villes animés :** En plus de ses avantages environnementaux, il réduit les distances de déplacement, et il privilège les méthodes bioactives (piétons- Vélos - trottinettes électriques).

**8- Objectifs les politiques générales pour une mobilité sécurisée :** Travailler à l'élaboration d'objectifs politiques généraux pour une circulation et mobilité en toute sécurité dans les villes sans considérer des solutions sectorielles qualitatives et en évitant le développement de scénarios variables et contradictoires.

**9- Renforcer le lien entre transport et environnement :** La planification des transports est un enjeu environnemental, économique et social et une relation forte doit être assurée entre la planification des transports et la planification environnementale de la ville.

**10- Adopter une approche durable de l'aménagement du territoire :** identifier les terrains au sein des villes pour plus d'efficacité des modes de transport les plus durables selon la matrice de mobilité (amont et aval) pour le déplacement des personnes et des marchandises, tout en évitant le mode de transport financier les capacités concernées au détriment d'autres investissements plus performants et parfois au détriment de la performance des Systèmes de Transport.

## **5. Conclusion et recommandations importantes de tirer parti de l'expérience française**

En France et dans le monde, un choix sera fait entre différents systèmes de transports urbains, en fonction de l'environnement urbain; l'intégration, les politiques de transport et avec les solutions les plus durables, les plus écologiques, et plus respectueuses de l'environnement.

L'industrie française des transports publics se développe avec un succès remarquable grâce à une variété de systèmes de transports urbains en phase avec les besoins de la demande de mobilité et en fonction des exigences de la vie de la population. Ces différents systèmes qui sont bien installés dans les villes françaises présentent les trois principales caractéristiques suivantes :

1. Fournit de meilleurs services aux résidents, y compris la facilité de se déplacer, d'entrée et de sortie pour eux et leurs véhicules, plus d'espace et un niveau de confort supérieur, et moins de bruit.
2. ils sont mieux intégrés à l'environnement urbain et aux besoins de la population et leurs exigences.
3. Les dépenses de construction et d'exploitation des infrastructures de ces systèmes sont à la minimums et justifiés avec une grande capacité et des meilleurs sécurité pendant la durée de vie du système et de son cycle de vie.

Le système de transports intérieurs concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et à l'expansion des échanges internationaux».