RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

le Cnfpt

JOURNÉES EUROPÉENNES DE LA MOBILITÉ DE STRASBOURG 2024

Mobilités dans les territoires : le défi de la demande

16 et 17 mai 2024



Strasbourg.eu
eurométropole

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN

UTP
Union des Transports Publics et ferroviaires

mot

Université Gustave Eiffel

FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME
FNAU

ADEUS
Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur

POLIS

Ouverture



Emilie Sani,
Relations Parlement et Gouvernement,
Forum pour l'avenir franco-allemand

Optimiser les usages de la voirie en faveur du développement durable et renforcer le financement des transports publics

Deutsch-Französisches

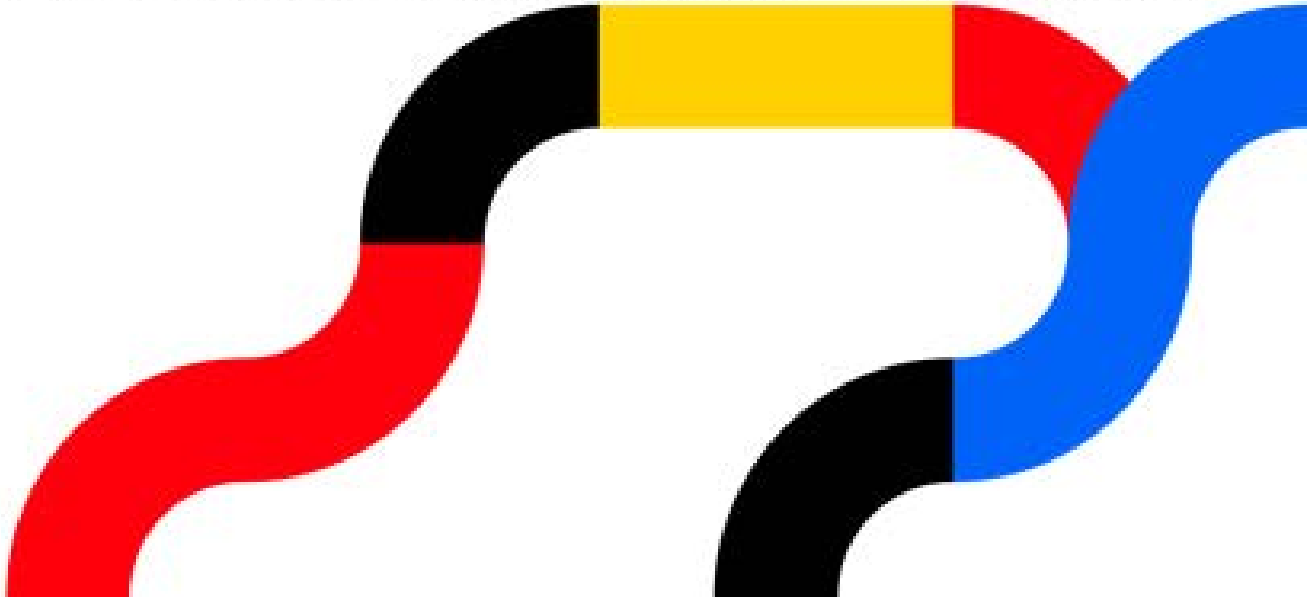
ZUKUNFTSWERK

FORUM POUR L'AVENIR

Franco-Allemand

Ein neues Instrument der deutsch-französischen Zusammenarbeit

Un nouvel instrument de la coopération franco-allemande



Présentation du Forum pour l'avenir franco-allemand

Journées européennes de la mobilité, Strasbourg

17 Mai 2024

FORUM POUR L'AVENIR
Franco-Allemand

1

Le Forum pour lávenir franco-allemand

Pourquoi un Forum pour l'avenir franco-allemand ?

- Ancrer le dialogue franco-allemand au cœur de nos sociétés
- Faciliter l'apprentissage mutuel à partir d'expériences locales des deux pays
- Analyser ces expériences de façon transversale et pluridisciplinaire
- Formuler et faire des recommandations aux gouvernements



Deutsch-Französisches ZUKUNFTS WERK

Une approche originale,
3 piliers:

- La recherche-action dans des collectivités territoriales pionnières
- Lánimation de dialogues **franco-allemands** (acteurs de ces collectivités, autres initiatives locales et experts)
- La production **collaborative** de **recommandations** de politique publique

- Vidéo (voir slide suivante)



Remise officielle et diffusion de nos recommandations

- Remise officielle auprès du Conseil des ministres franco-allemand et de l'Assemblée parlementaire franco-allemande
- Diffusion auprès des administrations nationales concernées
- Diffusion auprès des réseaux de collectivités territoriales
- Diffusion auprès des réseaux et institutions franco-allemands



2

Mobilités:

Recommandations du Forum pour l'avenir franco-allemand

Réaménager la voirie urbaine

- **Libérer de grands espaces** en **priorisant** transports publics et déplacements à pied et à vélo

- **Inverser la norme**: limitation de vitesse en ville à 30 km/h

- **Contribuer au développement des transports de proximité**: élargir le **périmètre dáction des régions** lorsquélles agissent en tant quáutorité organisatrice de la mobilité et rouvrir la possibilité aux intercommunalités de se saisir de la **compétence mobilité**

Renforcer le financement des transports publics

- Créer les **conditions nécessaires** à la **mise en œuvre de lábonnement unique** et **intégration tarifaire**

→ Exemples *Deutschlandticket*, carte KorriGo (Bretagne)

- **Elargir le stationnement payant** pour financer la mobilité durable. Affectation des recettes au développement des transports en commun

- En sínspirant du modèle allemand, introduire une **éco-redevance poids lourds**

Promouvoir l'expérimentation et les solutions transitoires

- Tester de **nouveaux modes d'utilisation**, recenser les avis de la population et planifier une mise en œuvre permanente **sur la base de données empiriques**
- En suivant l**'exemple** du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, mise en place dúne **plateforme nationale** dínformation sur les possibilités d'expérimentation
  - **Centres de ressources** au niveau **local**

Ortsmitten-Servicestelle,
Land de Bade-Wurtemberg

En Allemagne:

- Réforme du cadre juridique (*StVG*) et du code de la route (*StVO*) attendue depuis longtemps

→ Inscrire les **objectifs de développement durable** dans la législation routière et suppression de lárticle 45, paragraphe 9 du code de la route allemand

- **Sínspirer du versement mobilité français** et rendre possible un financement par des tiers bénéficiaires?

- Simplifier le cadre juridique des instruments d**expérimentation** existants

3

Echange / vos questions

Session 4
Les transports collectifs, entre multimodalité et contraintes financières

Vendredi 17 mai 2024

Alexandre Santacreu, European Metropolitan Transport Authorities
Réduire le coût des opérations de transport public, renforcer leur financement, augmenter la fréquentation : un panorama des bonnes pratiques en Europe

Eugenia Kolb, Ministère des transports du Baden-Württemberg
Projets politiques visant à promouvoir les transports publics transfrontaliers

Guy Le Bras, Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)
La transition énergétique et le choc d'offre sont-ils compatibles avec les finances contraintes des collectivités ?

Xavier Descamps, Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)
Quels développements possibles des transports publics dans un contexte financier sous tension ?

Laurence Medioni, MATAWAN
La mobilité « d'utilité publique » pour une mobilité libre inclusive et durable

Timothée Mangeart, Université Gustave Eiffel
Véhicules en libre-service : état des lieux et pistes pour une plus grande intégration multimodale

European best practices for public transport funding including efficiency gains

Alexandre Santacreu
EMTA Secretary-General

16-17 May 2024, Strasbourg

emta EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

About EMTA

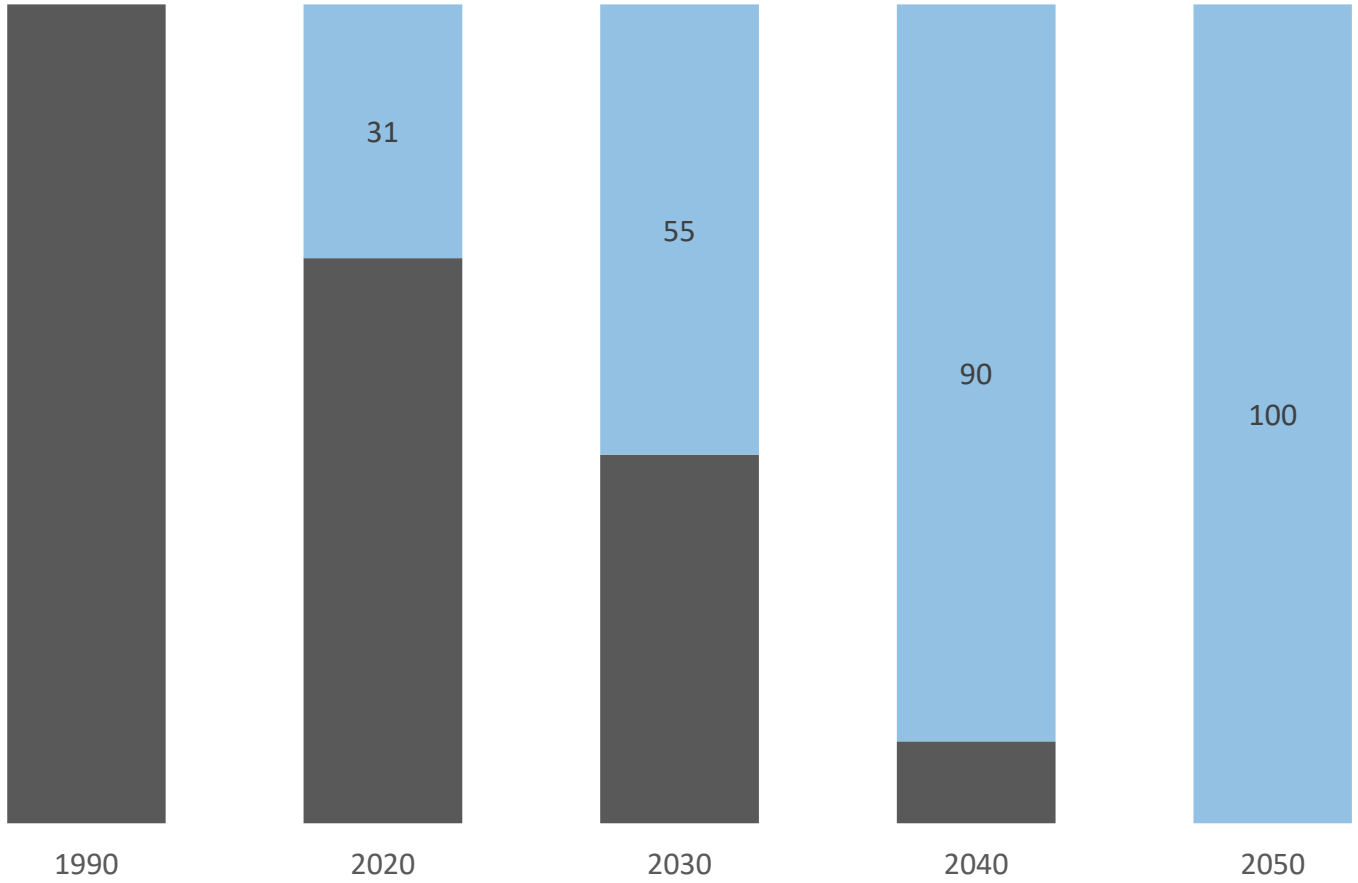
35 **public transport authorities (PTAs)** public bodies responsible for organising mobility over metropolitan areas

105 **million people** live in metropolitan areas represented through EMTA



Setting ambitious **targets** for mode shift

Europe has adopted ambitious targets of a **55% reduction** in CO2 emissions **by 2030**, and a net-zero goal by 2050. The Commission is now proposing a 90% target by 2040.



Meeting such targets requires modal shift towards public transport and active travel.

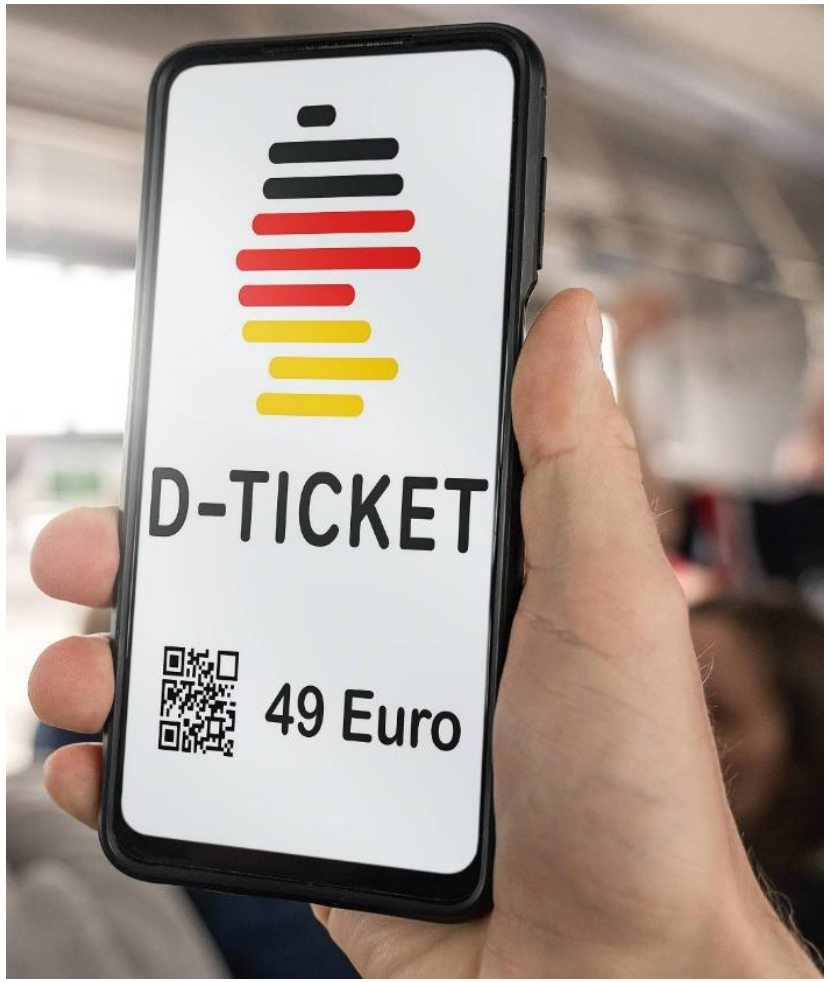
ITF (2024), The Future of Public Transport Funding, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris.

Four sources of public transport funding

Public transport users	*Users, through fares*
Fare increases	
Discounted access passes (to increase user numbers)	
Indirect beneficiaries of public transport services and infrastructure	*Indirect beneficiaries, including owners of land that increases in value when its accessibility improves*
Property taxes	
Land-value capture	
Development or transport-impact fees	
Station rents	
Sale of air rights	
Employee levies (i.e. payroll tax surcharges)	
Regional sales taxes	
Taxpayers	*Governments, through general budget and earmarked taxes*
Vehicle levies (registration surcharges)	
Fuel taxes	
Vehicle distance charging	
Selective road tolling	
Congestion charges	
Parking pricing	
Parking levies	
Parking taxes	
Utility levies (paid by electricity users)	
Income taxes	
Efficiency gains	*increased efficiency can be regarded as equivalent to a fourth source of funding*
Co-ordination between institutions	
Competitive tendering	
Making the right modal choices	
Benchmarking (cross-sectional and longitudinal)	

User funding is in long-term decline

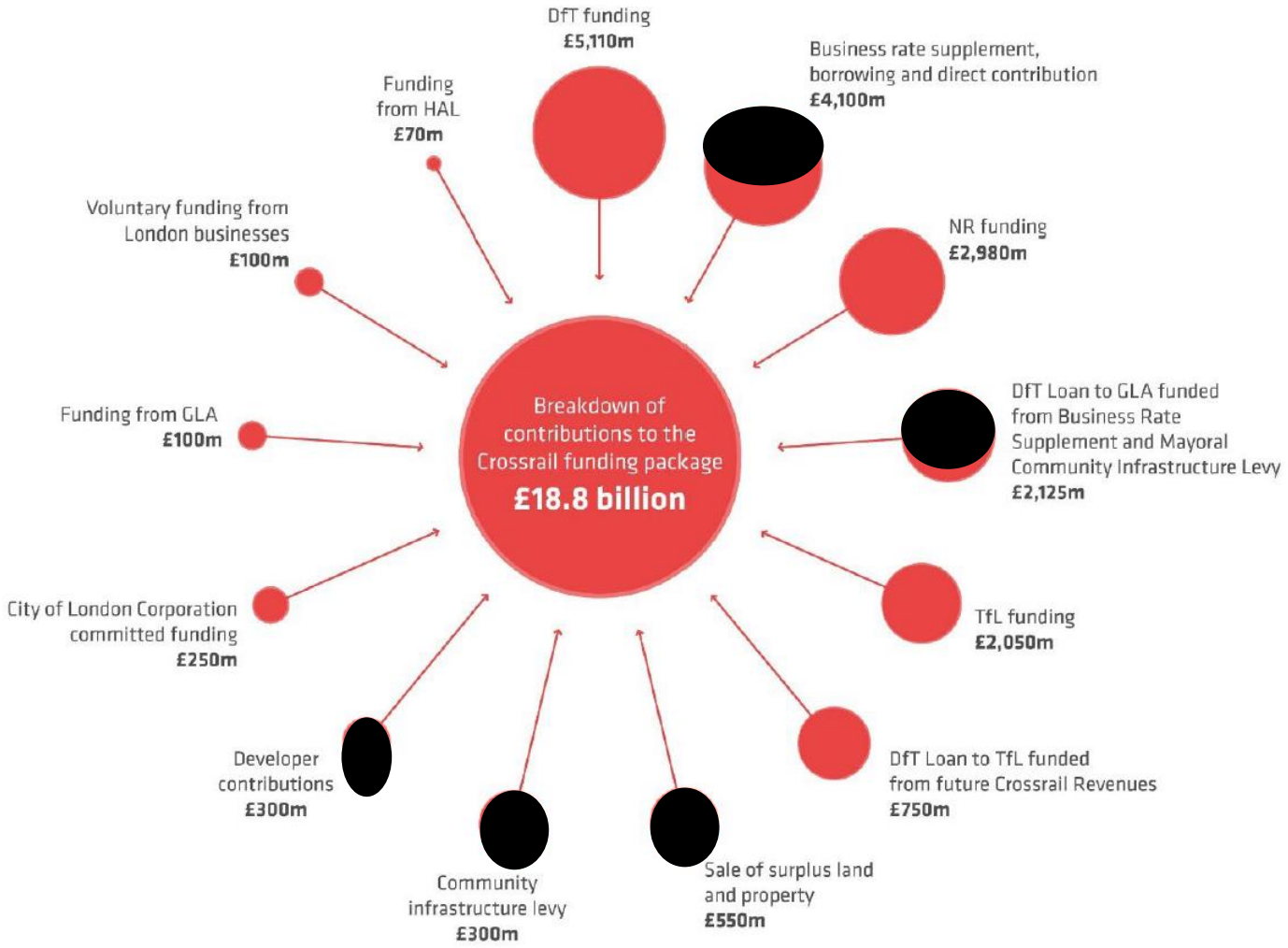
- Fares cover 20-50% of operating costs in most European regions.
- Economists say: charge only for the marginal cost.
- Erosion of fare income: missed opportunity
- German D-Ticket: little mode shift
- Lyon: frequent increases slightly above inflation, coverage increased from 30% in 2000 to 60% at present
- Paris: inflation + 1%



Land value capture for London's Crossrail

- LVC funded 30% of the investment cost for Crossrail in London through 5 different mechanisms
- Government captured only around 10% of Crossrail's estimated land value uplift, with 90% retained by landowners as windfall gains.

Figure 18. Crossrail funding and financing sources, 2021



Congestion charges

- in 7 European cities and Singapore.
- facilitate mode shift by putting a fair price on car-use.
- also by re-investing much revenue into public transport.

- The uptake of EVs & AVs make the case for congestion charges even stronger

Table 9. Congestion charges: Stated objectives and use of revenues

Urban area (year of introduction)	Stated objective	Use of revenues	Size of charge (2023)
Singapore (1975, 1998)	Congestion		Variable (target speed basis)
Bergen (1986)	Financial, environmental	Initially only for financing road projects, then 45% for road construction and 55% for improving environmental quality and road safety	NOK 6-64 (EUR 0.56-5.83) Varies with vehicle type, peak versus off-peak
Oslo (1990)	Financial	Investments in road capacity and public transportation projects	NOK 5-24 (inner ring) NOK 6-31 (outer ring)
Trondheim (1991)	Financial and congestion	Road infrastructure (road capacity, with some earmarking to public transportation and to cycling and walking)	NOK 13-37 (EUR 1.18-3.37) Monthly ceiling of NOK 110 (EUR 10)
London (2003)	Congestion	Public transport (80%), road safety (11%), cycling and walking (9%)	GBP 15 (EUR 17) ULEZ charge for non-compliant vehicles: GBP 12.5 (EUR 14.2) EUR 4 for petrol cars and EUR 6 for diesel cars
Stockholm (2006, 2007)	Congestion	Road infrastructure and public transport	SEK 11-45 (EUR 1-4.1) Daily maximum: SEK 135 (peak), SEK 105 (off-peak) (EUR 12.3/9.5)
Milan (2008, 2010)	Environmental, then congestion	Public transport, cycling and walking	EUR 0-5
Gothenburg (2013)	Congestion, environmental, financial	Road infrastructure and public transport	SEK 9-22 (EUR 0.81-2) Daily maximum: SEK 60 (EUR 5.43)

Source: Proost (2022), www.urbanaccessregulations.eu.

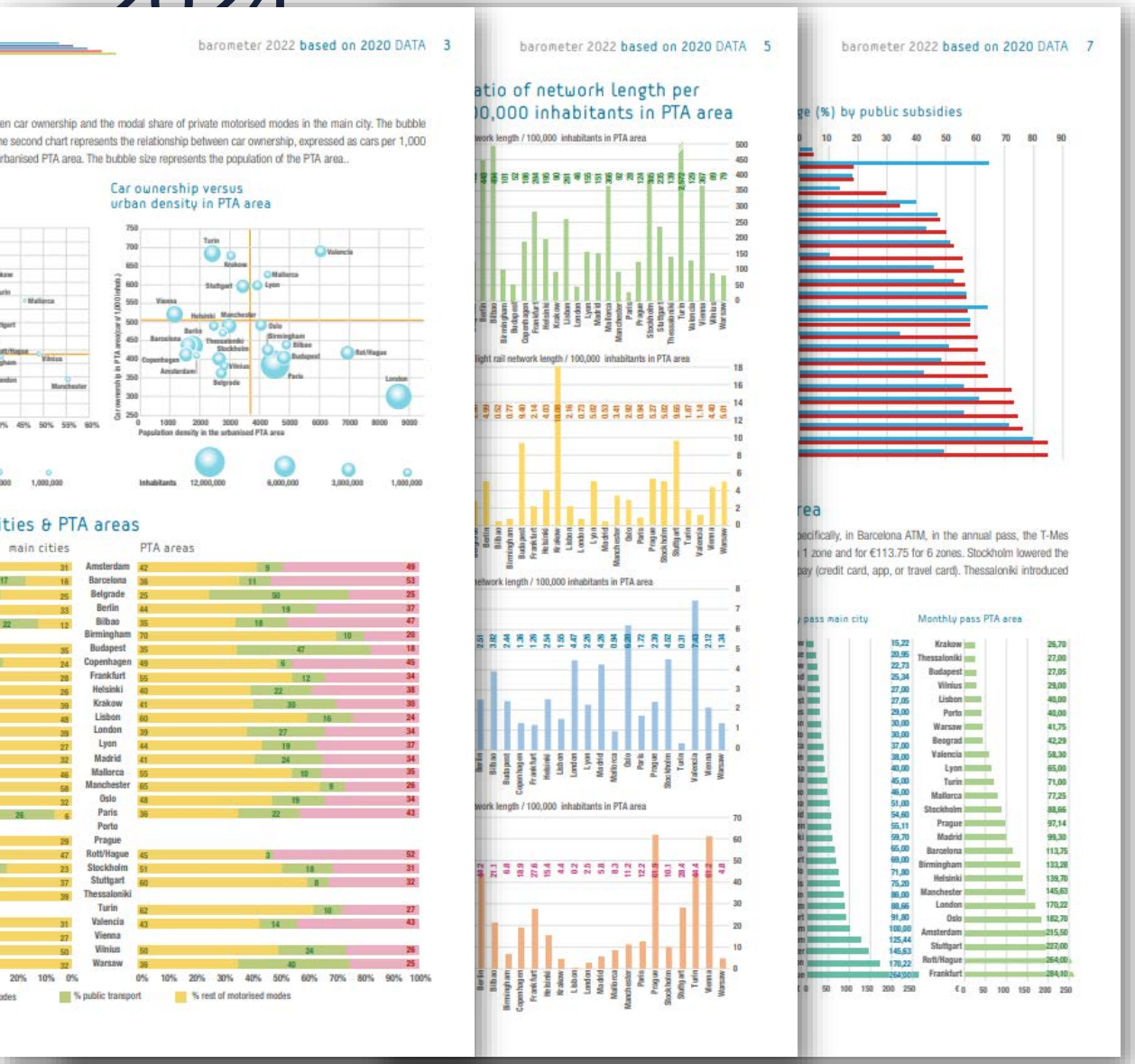
Efficiency gains (1/2)

- Coordination between governments
  > creation of Public Transport Authorities (PTAs)
- Competitive tendering
  - EMTA members performing competitive tendering include Athens, Barcelona, Belgrade, Berlin, Budapest, Krakow, Lisbon, Lyon, Madrid, Mallorca, Manchester, Oslo, Paris, Porto, Rotterdam, Stockholm, Thessaloniki, Turin, Valencia, Vilnius, etc.
  - It brings down operating costs.
  - How to foster a sustainable and competitive market? By removing barriers to entry, centralising customer relations (ticketing, information, marketing, MaaS), etc.

Efficiency gains (2/2)

- Which new transport modes to develop? Tram or metro? BRT or tram?
  - **Berlin** region “PlusBus” concept offers direct and fast routes to regional centres (rather than a meandering omnibus) and coordinates with rail station timetables.
- **Monitoring** progress over time with key performance indicators is required to secure efficiency gains. So is the **benchmarking** of public transport systems across regions.
  - EMTA members have contributed to a **barometer** of public transport statistics for more than 20 years for that reason. The 2023 figures will be available from July 2024 on emta.com.

EMTA Barometer > New online dashboard launch July 2024





Thank you



European Metropolitan Transport Authorities
c/o IdFM, 41, rue de Châteaudun F-75009 Paris, FRANCE
tel: +33 1 47 53 28 34
email: contact@emta.com

www.emta.com

emta EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

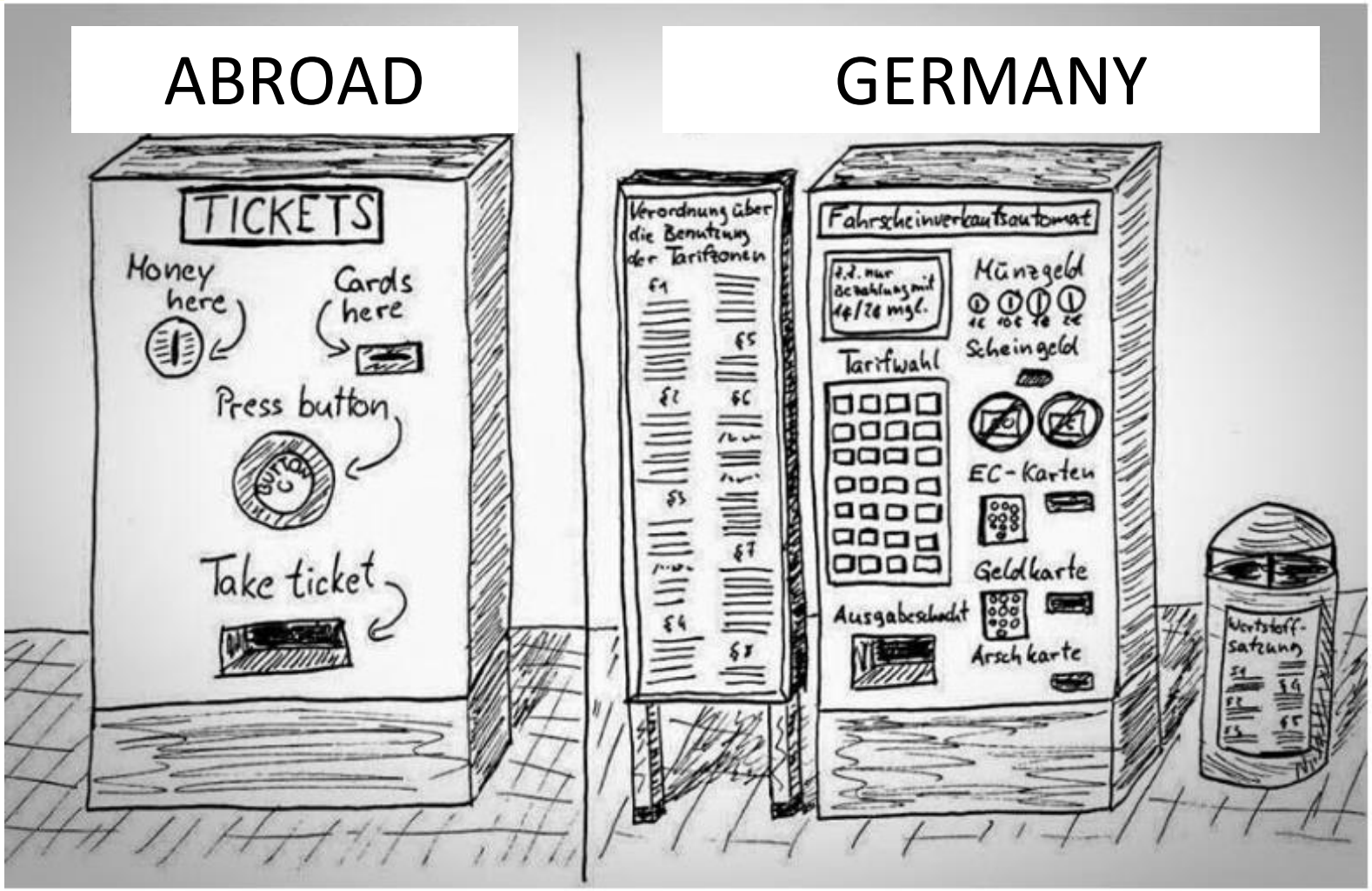
Baden-Württemberg
MINISTRY OF TRANSPORT

Political schemes to foster cross-border public transport

Eugenia Kolb, Ministry of Transport Baden-Württemberg
Strasbourg, 17 May 2024



Sustainable mobility across borders has many barriers!



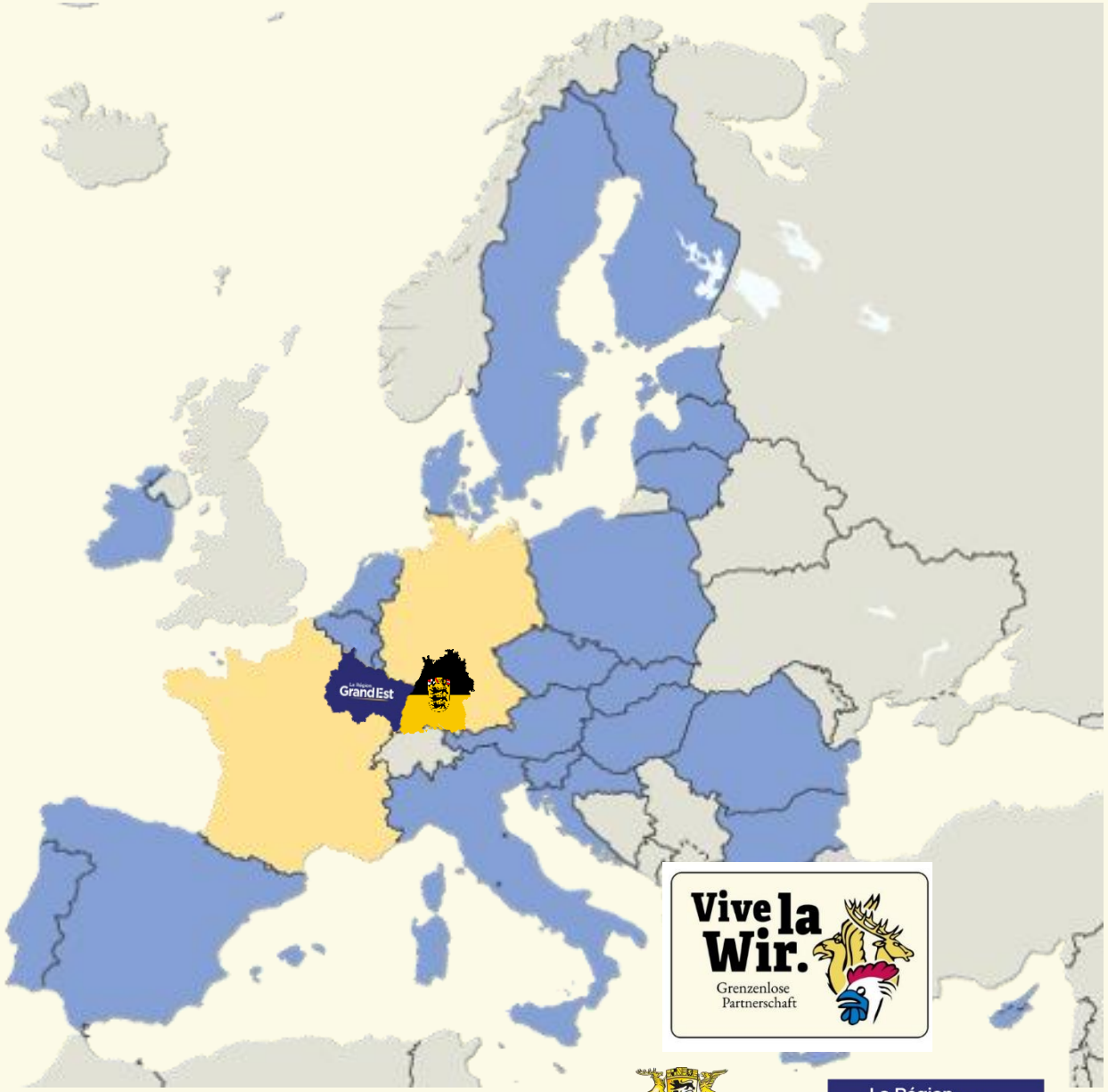
Cartoon Fahrkartenautomat, Source: www.reddit.com (https://i.redd.it/p8fq2t4kny751.jpg) Accessed: 27.04.2023

Locating Baden-Württemberg

Population	Total land area
11.1 million	35.748 km²

Locating Grand Est

Population	Total land area
5.6 million	57.433 km²



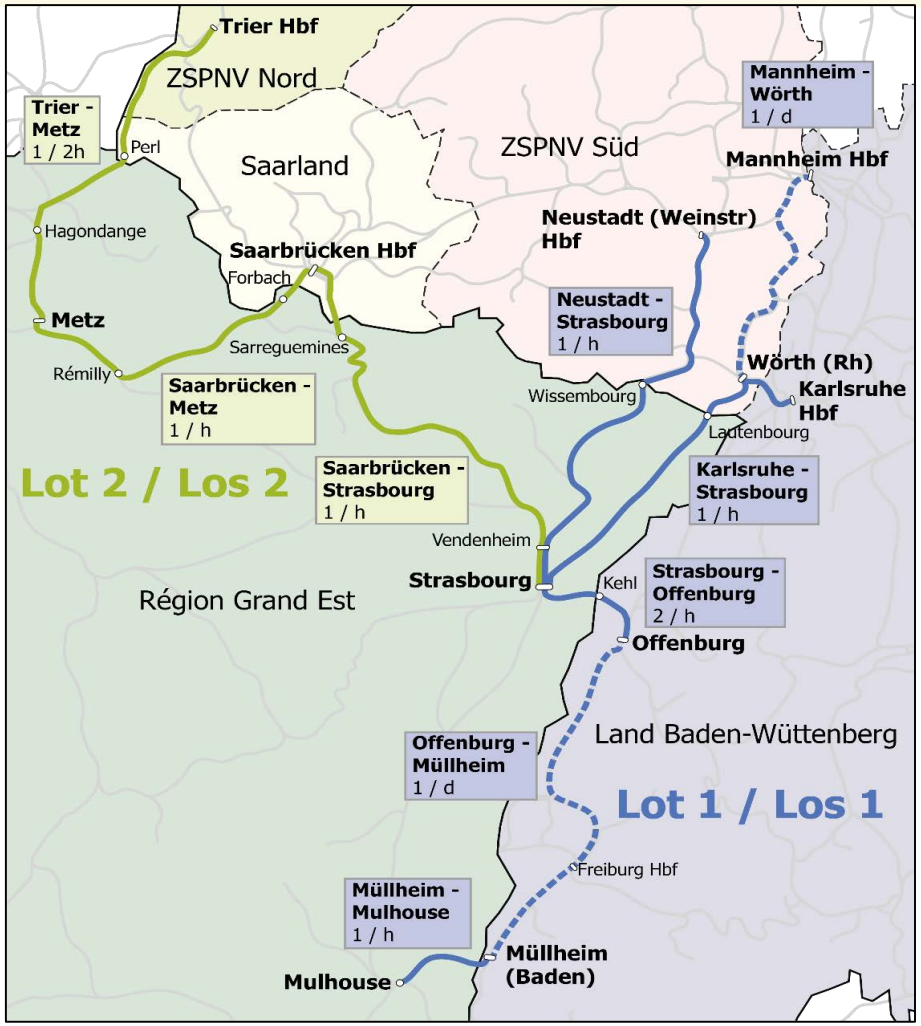
Vive la Wir.
Grenzenlose Partnerschaft

Baden-Württemberg

La Région Grand Est

Cross-border mobility in Baden-Württemberg

Joint tender and fare harmonization





Copyright: VM BW

Baden-Württemberg

Cross-border mobility in Baden-Württemberg

More cross-border public transportation



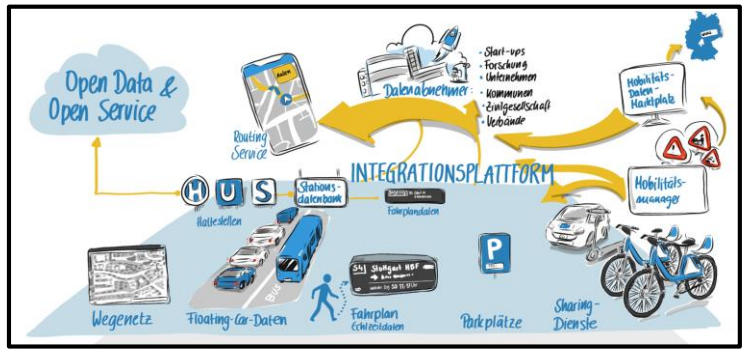
Copyright: KVV



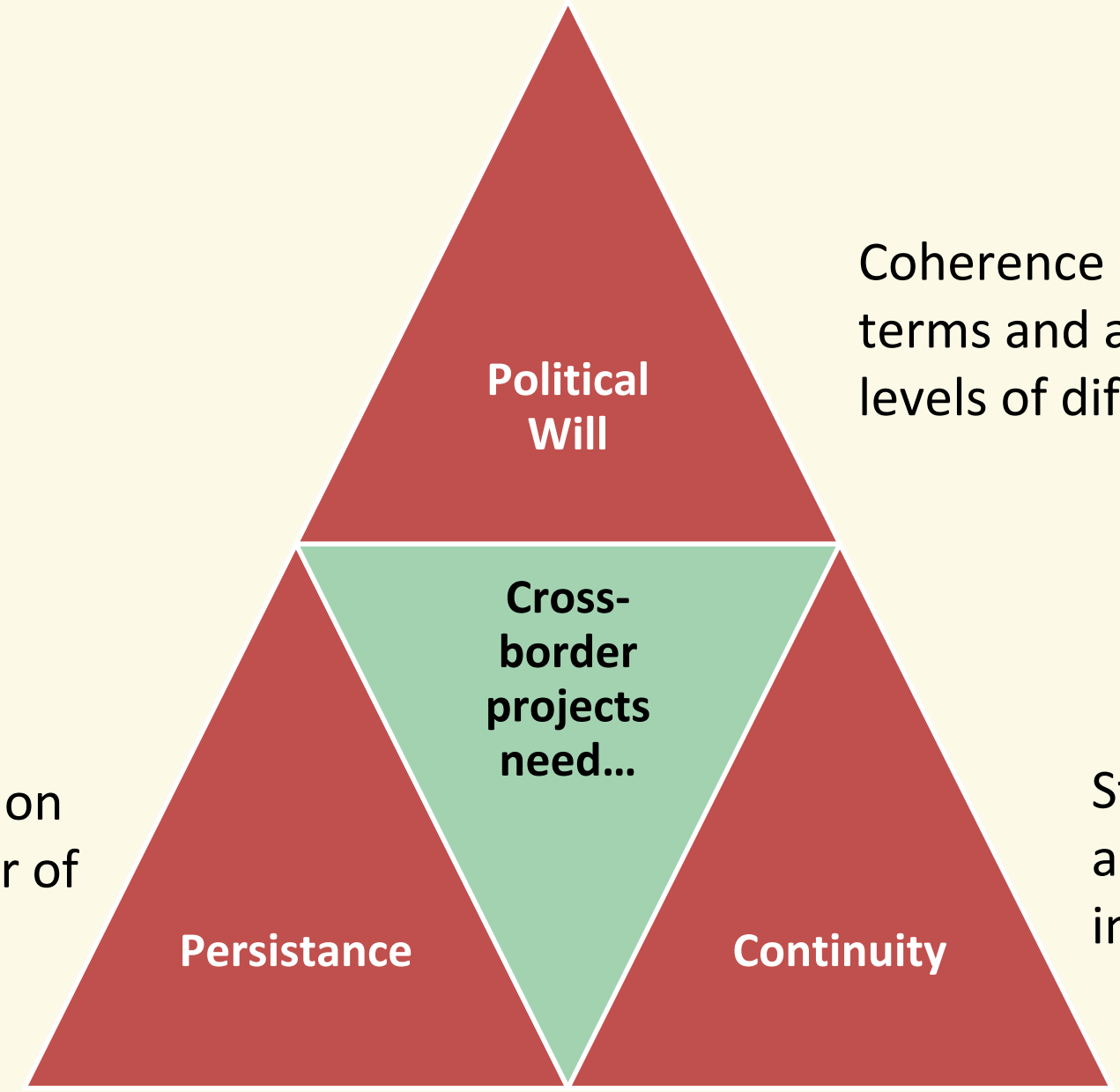
Copyright: TMO-Strategie 2030

fluo GrandEst | NEUE MOBILITÄT MobiData BW

Copyright: MobiData BW



Baden-Württemberg



Coherence of parliamentary terms and administrative levels of different countries

Intensive exchange on planning and matter of funding

Strategies, committees and projects; efforts of individuals

Thank you!

Ministry of Transport Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telephone: 0711 231-5830

poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de/en/home



Baden-Württemberg

Session 4

Vendredi 17 mai 2024

Les transports collectifs, entre multimodalité et contraintes financières



Guy Le Bras,
Directeur Général du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)

La transition énergétique et le choc d'offre sont-ils compatibles avec les finances contraintes des collectivités ?



Xavier Descamps
Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)

Quels développements possibles des transports publics dans un contexte financier sous tension ?





Un contexte financier sous tension…



Matières premières

Energie

Pièces de rechange

Inflation

Traduction à Strasbourg :

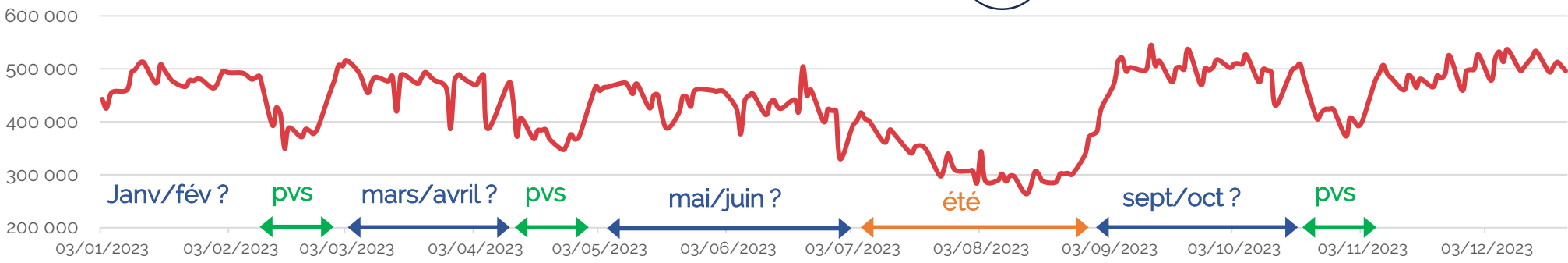
	2019	2023	
Evolution du ratio R/D	48%	35%	-27%
Evolution du D-R	67 M€	112 M€	+45 M€

⇨ Identifier des leviers pour agir sur le D et sur le R



Optimiser et rationaliser l'offre

Adapter le calendrier selon les périodes d'affluence D



Plan de Transports Optimisés (PTO) D

⇨ Ajustement des fréquences aux périodes creuses / maintien des capacités en pointe





Optimiser et rationaliser l'offre

Cadencement sur les lignes à horaires **D**

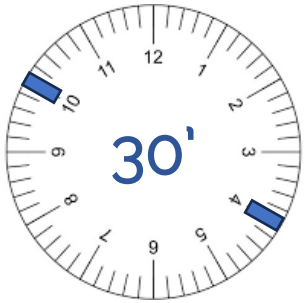
Préférer la lisibilité de l'offre à la quantité

6h20
6h46
7h12
7h38
8h04
8h30
8h56
…

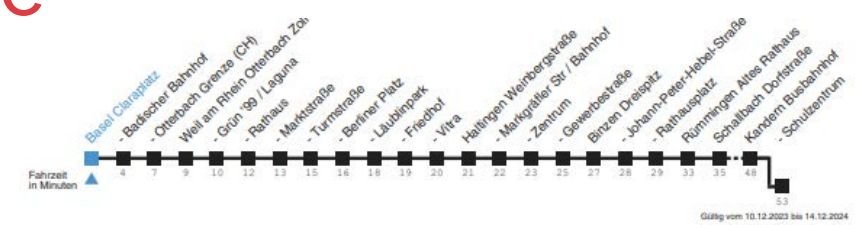




6h20
6h50
7h20
7h50
8h20
8h50
9h20
…







Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
6	20 50a 50b	6		6	
7	20 50	7	20 50	7	
8	20 50	8	20 50	8	20
9	20 50	9	20 50	9	20
10	20 50	10	20 50	10	20
11	20 50	11	20 50	11	20
12	20 50	12	20 50	12	20
13	20 50	13	20 50	13	20
14	20 50	14	20 50	14	20
15	20 50	15	20 50	15	20
16	20 50	16	20 50	16	20
17	20 50	17	20 50	17	20
18	20 50	18	20 50	18	20
19	20	19	20	19	20
20	20	20		20	

Améliorer la vitesse commerciale **D** + **R**



WIN WIN









Valoriser et adapter l'offre aux territoires

Hiérarchiser et marketer le réseau pour valoriser les offres R

RÉSEAU ARMATURE tram A bus G

LIGNES DE BUS CHRON'HOP chron hop

LIGNES DE BUS URBAINES 2 13 4 15 4a 17



Adapter l'offre aux territoires desservis D

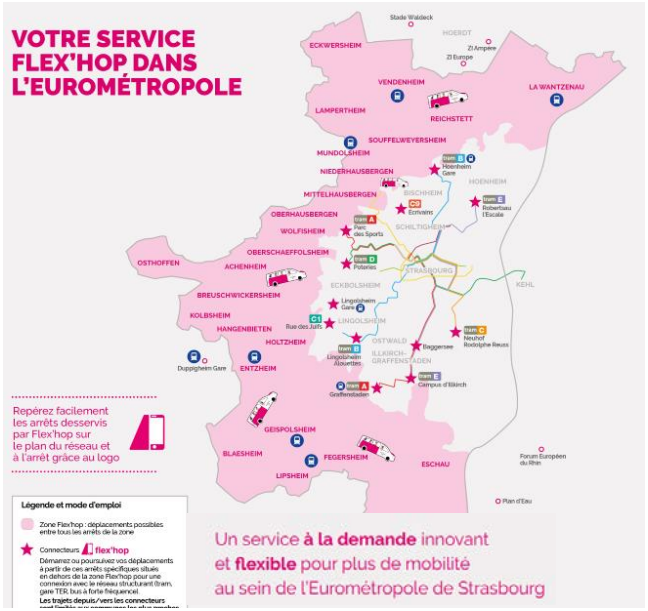
SERVICES SUR RÉSERVATION

flex'hop



flex'hop ⇔ 

€ €€€





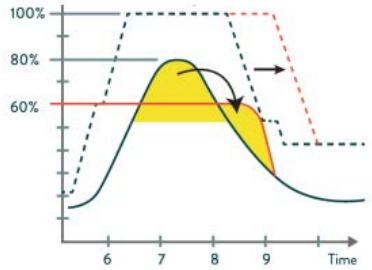
Désaturer et étalement des HP D

Influer sur la demande de ceux qui se déplacent le plus en pointe et supprimer les pics de charge

01 Favoriser la distanciation

02 Ne pas engager de dépenses

03 Réaliser des économies







Lutter contre la fraude ! D + R



Prédiction d'affluence



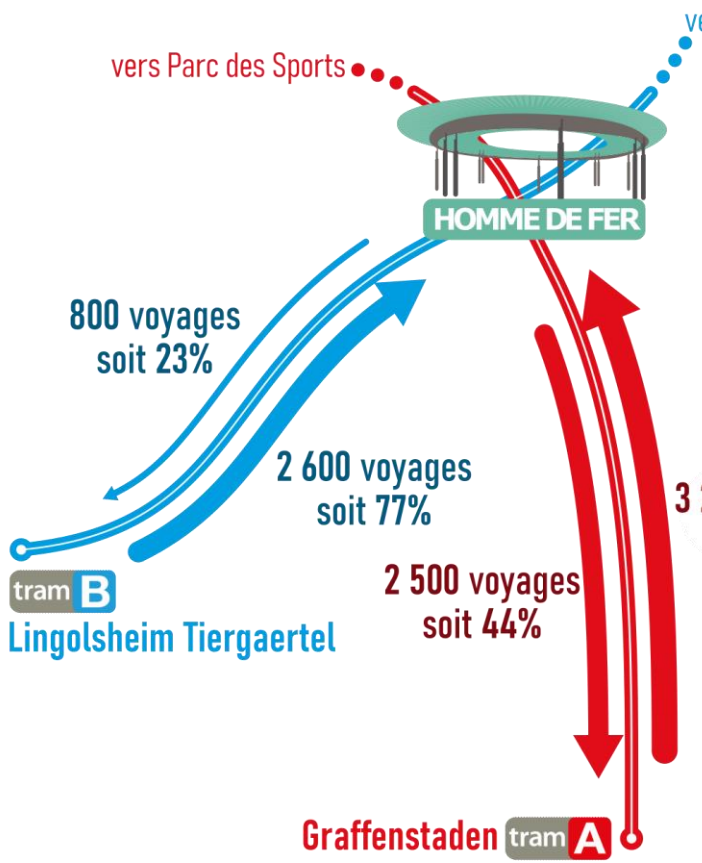


Lien Urbanisme ⇔ Transport

Tirer parti des marges de capacité existantes en contre pointe (offre gratuite !!!)











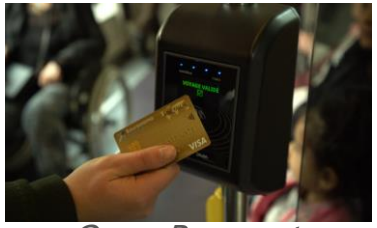


Développer les recettes

Lever les freins à l'usage et mettre en oeuvre une politique commerciale dynamique

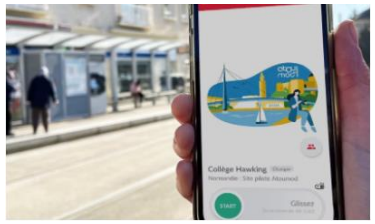






Open Payment





Paiement à l'usage – Fairtiq (Multimodalité)



MARKETING STRATEGY









Session 4
Les transports collectifs, entre multimodalité et contraintes financières

Xavier Descamps,
Directeur Marketing et Innovation
Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)

Quels développements possibles des transports publics dans un contexte financier sous tension ?

matawan
mobility as one

La MOBILITÉ dans les villes Européennes

Building a mobility in the public interest

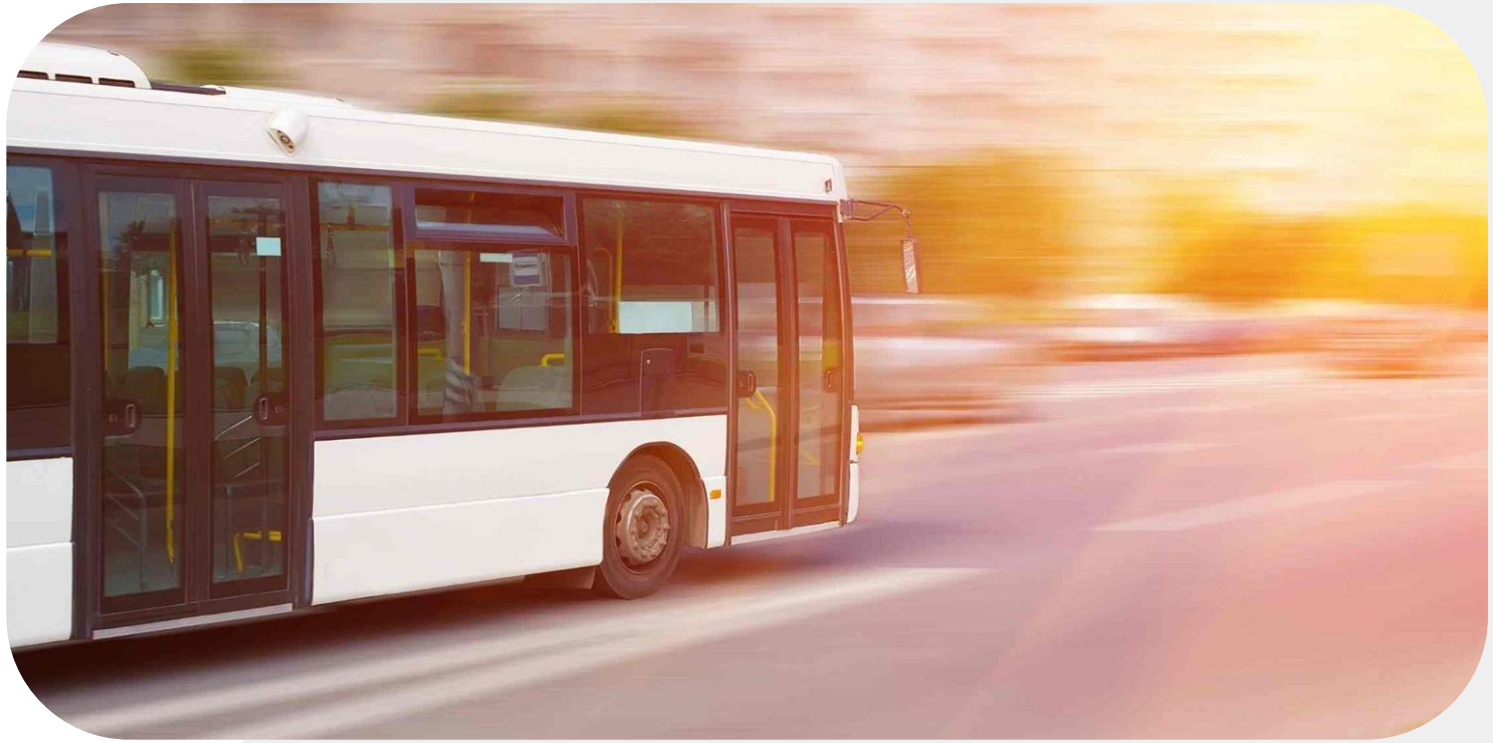
free, inclusive, sustainable



Laurence Medioni
Chief of Sustainability Officer



23% of GHG emissions in Europe



1 in 4 French people

turned down a job or training course for lack of transport

> Creating a transport network that is easy to use for all citizens, whilst protecting public interests at all times.

A mobility that is **FREE**

> Intermodal
> Connected
> Simplify



A mobility that is INCLUSIVE

> Accessibility
> Revitalization
> Adapted



A mobility that is SUSTAINABLE

> Measure
> Optimise
> Decarbonise



About us

As a Software as a Service provider, Matawan simplifies everyday travel and facilitates intermodal travel

An ABT mobility platform

To manage transport networks in real time, to link them to other modes of mobility and to provide the means to optimise them.



Improving passenger service



Travelling with a single ticket



Helping to reduce the environmental footprint of travel

Thank you !



Laurence Medioni - CSO

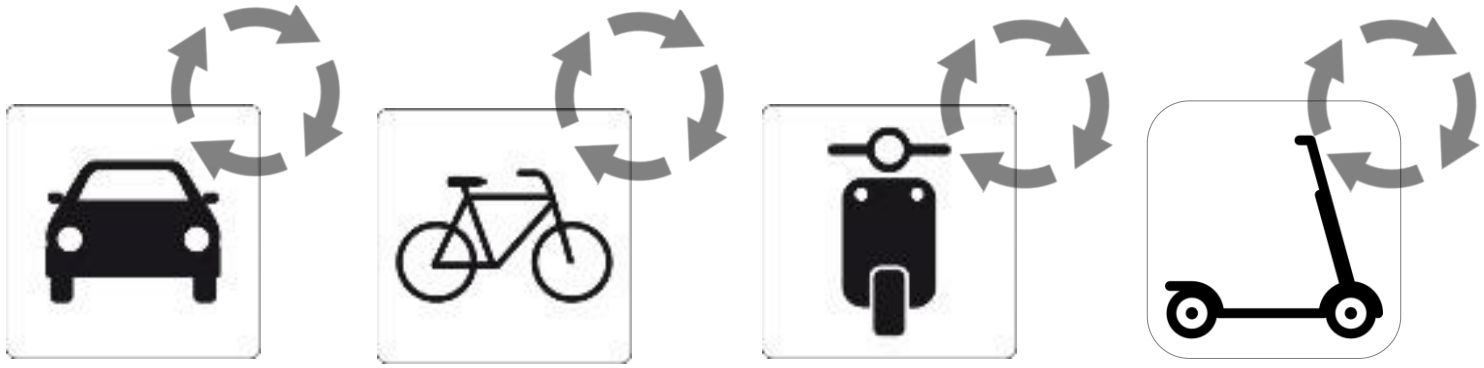
l.medioni@matawan-mobility.com

les véhicules en libre-serv. au côté des transports collectifs pour concurrencer la voiture individuelle ?

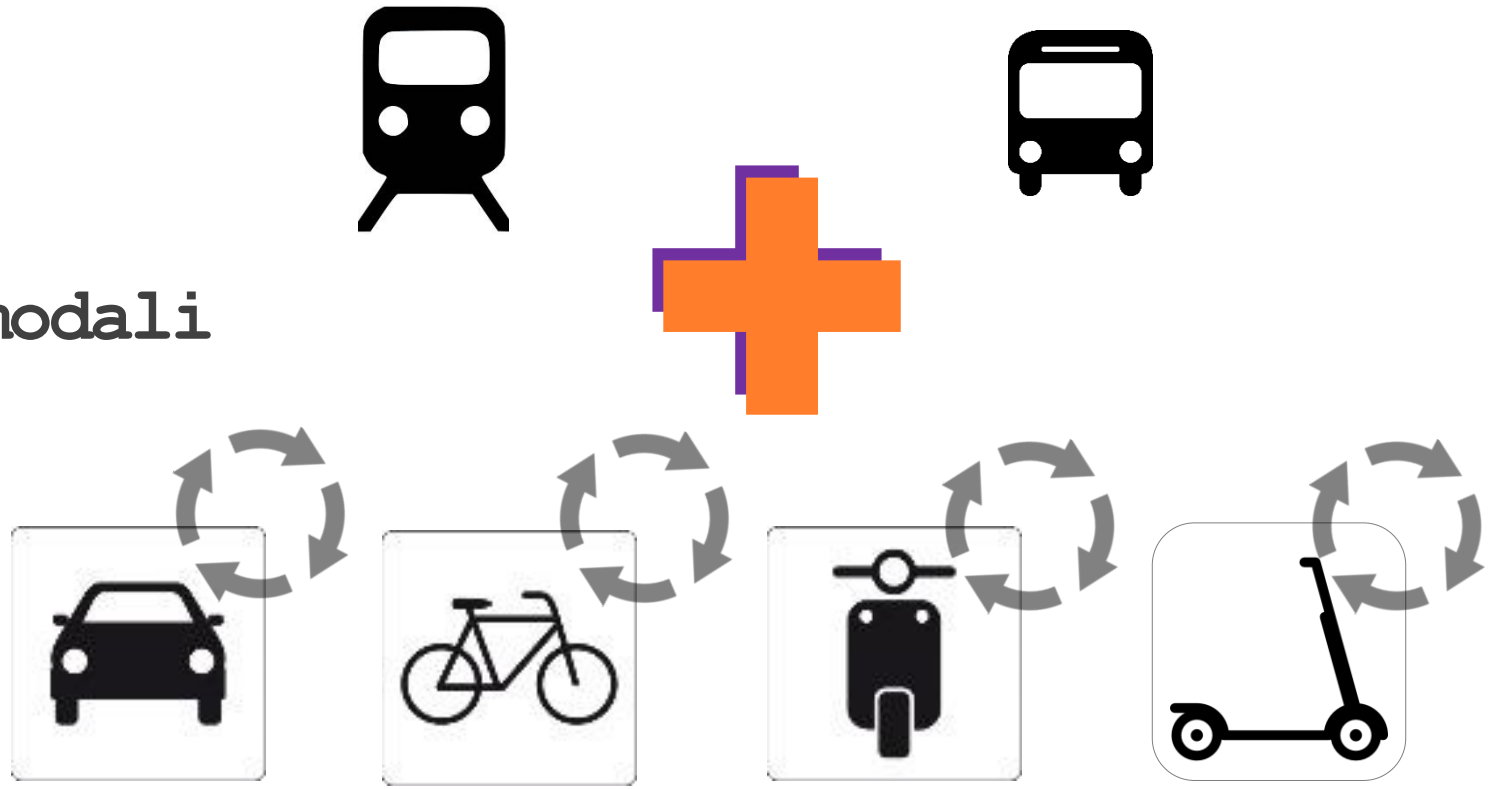
Timothée Mangeart

Les véhicules en libre-service, c'est quoi ?

Véhicule en libre-service : utilisation à la demande et de courte durée d'un véhicule partagé



VLS et transports publics



Modalités de développement des VLS

- **Opérateurs de services urbains**
- **Start-ups**
- **Entreprises automobiles**

(constructeurs, loueurs)

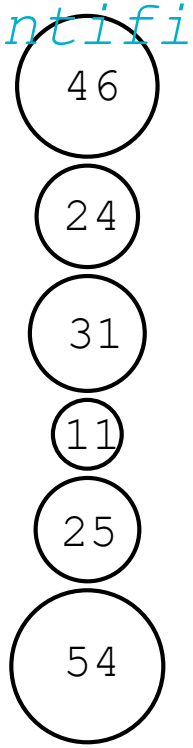




- **Marchés publics, DSP**
- **Autorisations**

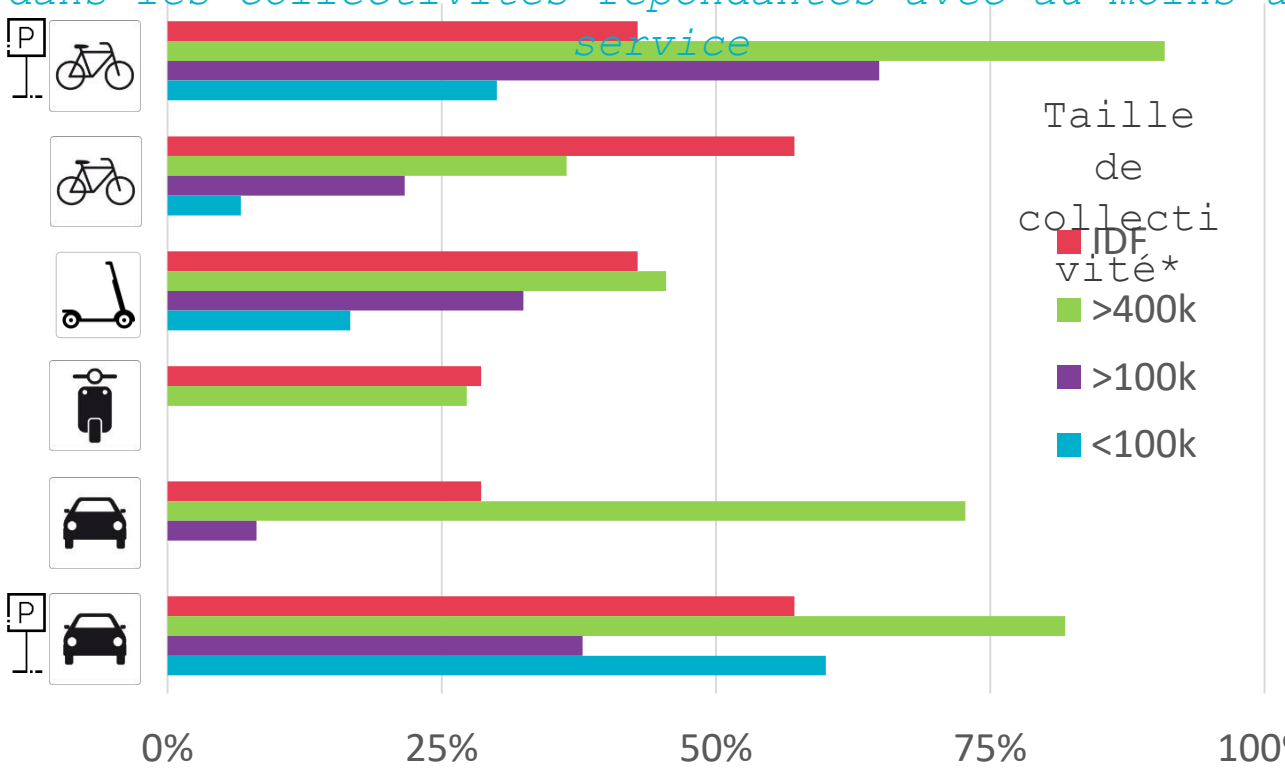
Recensement GART des VLS en France, 2023

Nombre total de services identifiés

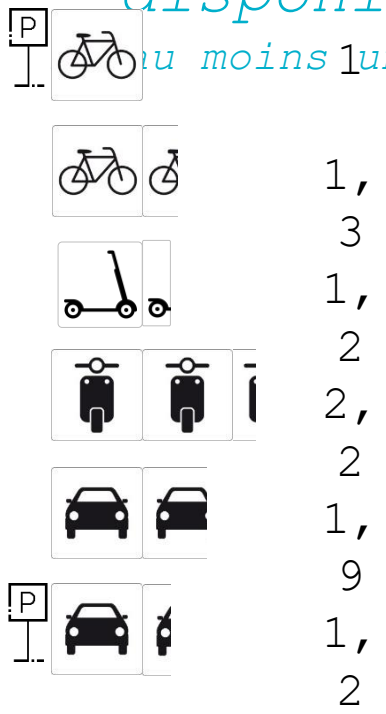


Total : 191

Répartition des différents types de services dans les collectivités répondantes avec au moins un service



Nombre moyen de services disponibles au moins un service



**Population du ressort territorial de l'AOM*

Objectifs parta

→ Les VLS renforcent l'**attractivité des TC** (et inversement)

→ **Démotorisation** : réduction du par automobile

→ Investissements dans l'offre de m

« Mobilité publique » = transports

Recommandations

→ Faire évoluer le **cadre réglementaire** national

→ Mettre en place des **stratégies dédiées** au niveau local

→ Investir dans la gestion numérique de la

Session 4
Les transports collectifs, entre multimodalité et contraintes financières

Alexandre Santacreu, European Metropolitan Transport Authorities
Réduire le coût des opérations de transport public, renforcer leur financement, augmenter la fréquentation : un panorama des bonnes pratiques en Europe

Eugenia Kolb, Ministère des transports du Baden-Württemberg
Projets politiques visant à promouvoir les transports publics transfrontaliers

Guy Le Bras, Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)
La transition énergétique et le choc d'offre sont-ils compatibles avec les finances contraintes des collectivités ?

Xavier Descamps, Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)
Quels développements possibles des transports publics dans un contexte financier sous tension ?

Laurence Medioni, MATAWAN
La mobilité « d'utilité publique » pour une mobilité libre inclusive et durable

Timothée Mangeart, Université Gustave Eiffel
Véhicules en libre-service : état des lieux et pistes pour une plus grande intégration multimodale

Synthèse et conclusions



Jean-Marc Offner,
Président de l'Ecole urbaine de Sciences Po Paris,
Grand témoin des JEMS 2024

Allocutions de clôture



Pia Imbs, Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg



Jeanne Barseghian, Maire de Strasbourg



Jacques Le Berre, Directeur de la Direction Territoriale Est du Cerema



Merci de votre attention

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

le Cnfpt

Visites techniques : 3 possibilités au choix

1. **La CTS :** visite des ateliers, du dépôt et du poste de contrôle et commande

CTS COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS

2. **Parlement européen :** visite guidée du Parlement européen. Découvrez l'hémicycle, le Parlamentarium Simone Veil, ainsi que plusieurs expositions.



3. **Société publique locale « Deux Rives » :** histoire et futur du projet urbain Deux Rives

SPL Deux—Rives STRASBOURG

Pause déjeuner

- Paniers repas à retirer dans le Hall d'entrée

- Merci de penser à remettre les casques dans les valises et de déposer les tours de cou à la sortie

- Visites techniques : rendez vous à 14h00 précises !

Bon appétit !