

# L'inertie face aux tentatives d'inflexion des systèmes de transports

• **Jérôme Cicile** \*

*Responsable du Pôle Airs & Transports*

**F**ace à la gravité du changement climatique et à la responsabilité des transports dans ce processus, l'auteur tente d'identifier pourquoi les changements nécessaires sont si lents à mettre en oeuvre au niveau local.

**Le changement climatique : une prise de conscience qui s'accélère et une responsabilité centrale des transports bien identifiée**

**E**n France, le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie, des émissions de polluants locaux et des Gaz à Effet de Serre (GES). Cette responsabilité ne cesse de s'aggraver : en 2003, le secteur représentait 27% des émissions de CO<sub>2</sub>, avec une augmentation de plus de 23% par rapport à 1990. Il pourrait raisonnablement

représenter près de 30% du bilan français, en 2010, si les tendances se poursuivent. C'est donc le transport routier de biens et de personnes qui pèse de manière écrasante sur le bilan énergétique français et qui participe massivement à la détérioration de la qualité de l'air et au changement climatique. Il devient donc urgent d'agir, particulièrement en France, où des décennies d'aménagements favorables aux modes motorisés ont engendré des effets néfastes qu'il convient de corriger. Cet article tente d'identifier les raisons pour lesquelles les progrès sont si lents en la matière, malgré une connaissance fine des responsabilités, des solutions et des enjeux.

\* Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

ADEME, Délégation Régionale PACA, 2 Boulevard de Gabès - BP 139 13267 Marseille Cedex 08

[jerome.cicile@ademe.fr](mailto:jerome.cicile@ademe.fr)

Ces dernières années, la France a régulièrement suivi les conférences sur le climat et le développement durable et elle a activement participé aux travaux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)<sup>1</sup> comme à ceux de l'Union européenne. Rappelons également qu'elle a pris ses premiers engagements de réduction de GES, lors du protocole de Kyoto en 1997. Tout récemment, le gouvernement a lancé une réflexion nationale globale sur tous ces enjeux, les fameux « Grenelles de l'Environnement », qui ont été suivis de dispositions réglementaires et financières. C'est dire si, à tous niveaux, les décideurs sont parfaitement au courant de la gravité du sujet. Il est maintenant acquis que de nombreux bouleversements environnementaux, sanitaires et sociaux surgiront dans les cinquante prochaines années, si rien n'est fait rapidement pour enrayer les émissions de GES. Pourtant, la prise de conscience collective et les mentalités sont difficiles à mobiliser et à changer. S'agissant de la responsabilité du secteur des transports, des efforts sont faits pour sensibiliser le grand public<sup>2</sup> mais ils n'ont encore que peu d'impacts sur les pratiques de la mobilité quotidienne. Il est vrai, bien souvent, que c'est le niveau de service et la qualité des offres alternatives à la voiture qui permettront de faire évoluer le choix modal.

Si la France décide de respecter les engagements qu'elle a pris à Kyoto, ceux-ci passent nécessairement et prioritairement par des changements politiques importants visant à la maîtrise de la mobilité mécanisée et du transport routier – qui représentent, à eux seuls, 95% des émissions des GES du secteur transports. De fait, une cascade de lois et règlements, de Directives européennes, de plans locaux, ont fleuri ces dernières années, stigmatisant la responsabilité des effets des transports sur l'environnement mais sans donner, pour autant, une cohérence qui puisse avoir un effet durable sur les comportements<sup>3</sup>. Même si des efforts notables ont bien été entrepris par certaines Collectivités Territoriales (Elaboration de Plans de Déplacements Urbains, mise en œuvre de transports collectifs en site propre : couloirs bus, tramways...), les reports modaux sur les déplacements alternatifs à la voiture restent

limités.

L'inflexion de l'utilisation des modes de transport est donc une nécessité nationale. C'est également un engagement pris au plus niveau (Protocole de Kyoto) qui, pour être tangible, doit s'incarner localement dans une réorientation complète des politiques de déplacement à l'échelle des métropoles.

### **Une situation locale déplorable : l'excessive motorisation tue la qualité de l'air**

Qu'en est-il localement ? Les parts modales dans les métropoles de la région PACA sont globalement et massivement dominées par le mode automobile, toutes les enquêtes-ménages l'ont démontré<sup>4</sup>. La faiblesse historique et structurelle des investissements dans les modes alternatifs, qui permettraient un fléchissement notoire de cette tendance, est également connue. Mais s'il est facile de stigmatiser l'utilisation de la voiture, il est en revanche beaucoup plus difficile d'offrir à l'automobiliste des modes dont la qualité de service soit égale ou supérieure, et qui puissent le tirer hors de son véhicule.

Depuis la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) et les compétences transports attribuées aux intercommunalités, l'offre en transports collectifs, certes, a été améliorée – les réseaux de transports urbains sont maintenant organisés à l'échelle du bassin de déplacement et non plus à celle des communes –, mais le transport collectif, comme les modes actifs (marche à pieds et vélo<sup>5</sup>) restent les parents pauvres d'un système violemment favorable à la voiture particulière.

L'impact notoire des déplacements sur la dégradation de la qualité de l'air est frappant, en particulier dans les Bouches-du-Rhône, où des situations de pollution paroxystiques sont régulièrement atteintes. Rappelons brièvement que ce département abrite l'un des premiers sites pétrochimiques européens, et que tous les types de trafic routier (trafic d'échange local et régional, trafic de transit national et international) y

sont extrêmement intenses. Les nombreux polluants locaux générés par ces activités et les conditions météorologiques estivales permettent de donner naissance à un cocktail détonnant de pollution photochimique, plus connu sous le nom d’ozone troposphérique. S’agissant de ce polluant, les dépassements du seuil de recommandation de la population ont été régulièrement atteints ces dernières années<sup>6</sup>. Par ailleurs, il est important de noter que ces dépassements ne doivent pas masquer une importante et régulière pollution de fond.

Cette situation alarmante est bien connue de tous les acteurs locaux, mais elle ne semble pas les émouvoir au point de prendre des mesures radicales destinées à infléchir le système. Peut-être faut-il attendre que les personnes âgées, les malades respiratoires et les enfants se présentent plus nombreux aux urgences, lors des prochains pics de pollutions, pour que se réveille la conscience des politiques<sup>7</sup>. L’été caniculaire de 2003 a pourtant été un avant-goût de ce qui, manifestement, pourrait se reproduire à des échelles plus dramatiques.

Rappelons qu’au niveau régional, la loi sur l’air (LAURE) a prévu l’élaboration des principales orientations devant permettre l’amélioration de la qualité de l’air dans le cadre du plan régional pour la qualité de l’air (PRQA). Ce document, élaboré en 1998 et 1999, en région PACA, a été approuvé par arrêté préfectoral le 11 mai 2000. De façon à prendre en compte les problématiques locales et la mise en place de mesures d’urgence en cas d’épisode de pollution, cette même loi a également prévu l’élaboration de Plans de Protection de l’Atmosphère (PPA) pour toutes les agglomérations ou zones de plus de 250.000 habitants. Cette disposition est également liée à la Directive Européenne du 21 mai 2008 (2008/50/CE). Nous reviendrons, un peu plus loin, sur certaines mesures réglementaires contenues dans ce Plan<sup>8</sup>, destiné à corriger les sources de pollution industrielles et automobiles.

Il convient également de mentionner que la France, malgré la mise en œuvre progressive de ces plans, a reçu plusieurs mises en demeure de l’Union européenne concernant les valeurs limites de certains polluants, notamment la pollution soufrée sur la zone industrielle de Fos.<sup>9</sup>

Dans notre région, des contentieux supplémentaires sont à craindre concernant les polluants liés aux transports, et ce, dès l’année 2009.

## Le rôle de l’ADEME, modeste aiguillon institutionnel

L’ADEME, agence gouvernementale créée en 1991<sup>10</sup>, est reconnue au niveau national pour sa capacité d’expertise, sa grande production d’analyses et d’outils en tous genres, au service de tous. Son rôle d’expert, de conseil et d’évaluateur est également avéré au plan européen et international. Sa vocation première est de susciter l’inflexion et la correction des modes de vie et comportements non écologiques, et de favoriser la mise en œuvre d’une meilleure maîtrise et gestion des ressources énergétiques. Ces dernières années, l’Agence a mis des moyens considérables dans la communication en direction du grand public, dans la mise en place de relais pour soutenir ses actions, et a passé de nombreux partenariats institutionnels et privés de façon à s’insérer durablement dans le paysage de l’écologie. Malgré tous ces moyens, malgré les mises en garde régulières de l’Agence sur la gravité des crises énergétiques et environnementales, il semble que peu de changements de fond soient vraiment perceptibles.

S’agissant du champ des transports et de la mobilité des personnes, il convient de rappeler que les objectifs de l’ADEME sont d’aider à transporter différemment – ou à moins transporter –, les personnes, comme les marchandises. Comment ? En réduisant les volumes des trafics routiers de marchandises et en favorisant leur report vers des modes moins polluants et énergétiquement plus efficaces, comme les modes ferroviaires, fluviaux ou maritimes. Pour les usagers, en favorisant l’usage des transports collectifs, l’usage partagé de l’automobile et, bien entendu, les « *modes actifs* » sur les courtes distances. Malgré l’évidence de ces constats, ces changements comportementaux et politiques sont difficiles à mettre en œuvre tant “la matière transport” est inerte, minérale, voire

fossilisée. Le champ de la mobilité lui-même est parfois insaisissable, tant les pratiques sont atomisées et les acteurs concernés multiples<sup>11</sup>.

Cela dit, l'ADEME, en partenariat avec la Région PACA, intervient inlassablement sur tous les thèmes qui sont les siens et soutient, chaque année, un très large spectre de projets et d'études touchant à tous les aspects des transports et de la mobilité<sup>12</sup>. C'est ainsi que l'ADEME accompagne les Collectivités dans leurs tentatives de rééquilibrage des parts modales, en soutenant leurs politiques innovantes ou volontaristes. De même, il ne faut pas négliger l'apport et le dynamisme des initiatives privées, également soutenues, qui participent à la réflexion collective : autopartage, co-voiturage, vélo... Le plus souvent, les Collectivités – dont le rôle de Conseil en Mobilité définit par Loi SRU est faiblement visible – choisissent ou sont contraintes d'associer les initiatives privées à leurs propres politiques et ouvrent ainsi le champ des possibles.

Mais ne nous leurrions pas, malgré ses conseils et ses financements, l'ADEME ne reste qu'un fort modeste aiguillon suspendu à la volonté politique de ses partenaires. Même si ces derniers consentent des efforts (mise en oeuvre tardive des tramways niçois et marseillais, amélioration de l'offre et du niveau de service des TER, approbation de quelques beaux PDU, etc.), les métropoles de la région PACA restent farouchement favorables au tout voiture. Dans ces conditions, les conseils et les recommandations de l'ADEME ont globalement peu d'impacts.

Il convient, en revanche, de souligner une exception, celle du travail réalisé dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA 13)<sup>13</sup>, démarche réglementaire, liée à la Loi sur l'Air (LAURE), et menée en collaboration avec la Préfecture de Région. A cette occasion, l'ADEME, qui a coordonné le groupe de travail sur les transports, a pu définir et faire approuver quelques mesures réglementaires touchant aux déplacements. La plus significative est celle qui consiste à avoir rendu obligatoire les Plans de Déplacement d'Entreprises pour les établissements privés et publics de plus de 250 salariés<sup>14</sup>. Cibler les grands générateurs de déplacements nous a paru

primordial. Cette mesure a non seulement bousculé les entreprises concernées, mais a aussi provoqué des demandes d'amélioration de l'offre chez les onze Collectivités des Bouches-du-Rhône ayant des compétences en transport collectif. Ici, les inerties ont, de part et d'autre, été remuées, et un début d'inflexion commence à se faire sentir au sein des entreprises, comme dans les services des Collectivités.

Cette mesure s'étend également aux groupes scolaires primaires de plus de 250 élèves<sup>15</sup> et s'insère dans le contexte global des opérations « *Marchons vers l'école* » fortement soutenues par l'ADEME et la Région depuis 2002. Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Aire Urbaine d'Avignon<sup>16</sup> contient également cette disposition concernant les PDE et les PDES.

### **Une co-responsabilité des élus et des citoyens dans l'inertie générale des pratiques**

De notre expérience, sans relais locaux et actions concrètes réalisées par les Collectivités, nos conseils scientifiques, nos campagnes de communication ou nos aides financières ne parviendront pas à infléchir les pratiques de déplacement, bien que notre intention soit parfaitement claire à ce sujet et généralement très bien perçue. Ce sont bien les décideurs locaux qui ont la main sur l'organisation de l'offre de déplacement dans son ensemble. Et, au final, c'est le citoyen qui s'engage dans les alternatives ; encore faut-il qu'il ait de véritables possibilités de choix, et qu'il soit sensibilisé et guidé dans ses pratiques de la mobilité. Mais devant la gravité des crises qui se profilent, il convient, aujourd'hui, de forcer cette flexibilité, ne serait-ce, dans un premier temps, qu'en faisant respecter les réglementations existantes sur la circulation, le stationnement, les livraisons, etc. Dans un second temps, en imposant de nouvelles contraintes sur les véhicules en fonction des motifs de déplacements et de stationnement par exemple<sup>17</sup>. Garantir la liberté d'aller et venir est certes un droit constitutionnel, mais pas nécessairement avec n'importe

quel mode, n'importe quand et pour n'importe quel motif. Il y a bien longtemps que les pays anglo-saxons et certains pays de l'UE appliquent des règles strictes en la matière, qui sont respectées lorsqu'elles sont comprises. Il est en effet possible de promouvoir une ségrégation positive des modes de déplacement selon leur efficacité énergétique et environnementale, de privilégier les véhicules à fort taux d'occupation ou les véhicules propres (et de leur réserver certains accès et tarifs ; de leur donner accès aux couloirs bus, etc.). Tout ceci ne peut se concevoir que dans une vision d'ensemble de rééquilibrage des modes, comme à l'occasion d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), sachant que nos élus locaux sont très en retrait sur les types de contraintes à imposer aux automobiles. Au-delà de cette appréhension, voire de ce manque de courage des élus locaux, il convient encore de rappeler que les agglomérations de la région PACA souffrent aussi de l'émiettement de leurs compétences transports et que certains bassins de vie mériteraient d'être gérés par de véritables Syndicats capables de conduire des politiques beaucoup plus ambitieuses, efficaces et percutantes, comme le SYTRAL à Lyon par exemple<sup>18</sup>.

Enfin, si les élus ont tant de mal à modifier eux-mêmes le champ des transports et de la mobilité, c'est que les usagers, quant à eux, ne leur facilitent pas la tâche, asservis qu'ils sont à leur automobile. Nous l'avons dit, nos métropoles régionales sont surinvesties par la voiture et, bien souvent, ce mode génère des comportements où la sauvagerie a pris le pas sur l'humain. La capitale régionale, Marseille, est un bel exemple en la matière : pour l'observateur, c'est un chaos paroxystique où la généralisation des infractions des modes motorisés saute aux yeux (notamment par les deux roues à moteur) et où la démission de l'autorité est flagrante. Les pratiques des modes motorisés sont une insulte constante aux droits élémentaires des piétons et des vélos. Paresse, lâcheté, individualisme maximal, mépris absolu de l'espace public et de la réglementation, tant que chacun y trouvera son compte – élus comme citoyens –, rien ne changera sur le fond.

Depuis des années, l'ADEME, comme d'autres, tire la sonnette d'alarme, mais cela ne semble

pas bouleverser les foules. Sauf, bien entendu, dès qu'il y a une hausse de l'essence, un blocage des dépôts de carburant, où on se retourne alors vers l'institution : vite, aidez-nous à nous déplacer autrement ! Symptôme d'une société esclave de la voiture, idolâtre de l'individualisme, sans vision à long terme, et qui semble rester inflexible malgré les alertes de plus en plus fréquentes lancées par notre planète.

## Notes

- <sup>1</sup> Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), en anglais *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)* « a pour mission d'évaluer, sans parti pris et de façon méthodique, claire et objective, les informations d'ordre scientifique, technique et socio-économique qui nous sont nécessaires pour mieux comprendre les risques liés au changement climatique d'origine humaine, cerner plus précisément les conséquences possibles de ce changement et envisager d'éventuelles stratégies d'adaptation et d'atténuation. Il n'a pas pour mandat d'entreprendre des travaux de recherche, ni de suivre l'évolution des variables climatologiques ou d'autres paramètres pertinents. Ses évaluations sont principalement fondées sur les publications scientifiques et techniques dont la valeur scientifique est largement reconnue ». Tous les rapports du GIEC sont disponibles en français sur le site [www.ipcc.ch/languages/french.htm](http://www.ipcc.ch/languages/french.htm)
- <sup>2</sup> Sensibilisation sur la technologie des véhicules par exemple, avec l'étiquetage CO2 des véhicules neufs mis sur le marché et le système de bonus/malus ou sensibilisation sur les pratiques de déplacement lors de la Semaine Européenne de la Mobilité.
- <sup>3</sup> Les principales lois : la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, 1996), la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, 2000)  
-Les principaux plans : Plans de Déplacements Urbains (PDU) ; Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)  
-Les démarches portées par les Collectivités : Chartes pour l'Environnement, Agenda 21, Plans locaux de l'Energie et de l'Environnement (PLEE).
- <sup>4</sup> En moyenne, dans les grandes agglomérations de la région PACA, moins de 10% des déplacements

sont réalisés en transports collectifs et 2 à 3 % en vélo. Une Enquête Ménages Déplacements (EMD) est une photographie des déplacements, tous modes, réalisés par les habitants d'une agglomération un jour moyen de semaine. Ces enquêtes sont réalisées selon une méthodologie standard. Il s'agit de constituer une base de données multimodale, comparable dans le temps et dans l'espace grâce à la méthodologie élaborée par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques). Les précédentes enquêtes ménages-déplacements menées dans les principales agglomérations de la région PACA ont près de dix ans. Les collectivités de la région mènent aujourd'hui une EMD sur le territoire des Bouches-du-Rhône sous maîtrise d'ouvrage de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (l'EMD est menée de novembre 2007 à juin 2010).

<sup>5</sup> Nous préférons le terme québécois de « *modes actifs* » mettant en valeur l'énergie de la personne humaine dans les déplacements que le vocable de « *modes doux* », anglicisme peu explicite en français. S'agissant du vélo urbain, il conviendra d'évaluer dans le temps l'utilisation des stations vélos en libre-service et d'analyser leur impact sur le marché des modes en centre-ville.

<sup>6</sup> Les seuils de dépassement ont été de 41 jours en 2006, 34 jours en 2005, 46 jours en 2004, 78 jours en 2003, 33 jours en 2002, 45 jours en 2001, et 22 jours en 2000. Toutes les données concernant la pollution de l'air en région PACA sont disponibles sur les sites des deux Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air que sont Airfobep et Atmopaca : [www.airfobep.org](http://www.airfobep.org) et [www.atmopaca.org](http://www.atmopaca.org). L'ozone est un gaz présent naturellement dans les hautes couches de l'atmosphère. Concentré dans la stratosphère (13 à 50 km d'altitude), il forme la « *couche d'ozone* » (15 km) et protège des rayons ultraviolets (très nocifs pour l'homme / couche d'ozone actuellement dégradée par les polluants à longue durée de vie). Les activités anthropiques (transports et industrie) sont à l'origine de la création d'un ozone troposphérique (0 à 13 km d'altitude). Contrairement aux autres polluants, l'ozone n'est généralement pas émis par une source particulière mais résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère en présence de rayonnement ultraviolet solaire.

<sup>7</sup> Une association de médecins a spécifiquement été créée en Provence (ASEP - Association Santé Environnement Provence), dont l'un des objets est de mettre en lumière les liens entre qualité de

l'air et santé. Elle a également pour mission la formation, l'information des populations et la sensibilisation des élus et de la société civile à l'égard des problèmes de santé environnementale. Pour plus d'information, consulter [http://santeenvironnement.fr/joomla\\_ASEP/](http://santeenvironnement.fr/joomla_ASEP/)

<sup>8</sup> Les PPA imposent des mesures locales concrètes, mesurables et contrôlables, pour réduire significativement les émissions polluantes des sources fixes (industrielles, urbaines) et des sources mobiles (transports). Ils comportent des mesures pérennes visant l'industrie, les transports, les déplacements et des mesures d'urgence (réduction des vitesses notamment) lors des pics de pollution. L'élaboration des PPA est confiée aux Préfets. Ils sont assistés d'une commission multipartite (CODEP) associant notamment les représentants des services de l'Etat, des collectivités locales, des industriels, des associations de protection de l'environnement, de consommateurs et d'usagers des transports. Les projets de plans sont soumis à consultation du Comité Départemental d'Hygiène (CDH), des communes et des EPCI pour une durée de 6 mois, puis à enquête publique pendant un mois.

<sup>9</sup> Infraction 2007/2181. Mises en demeure SG(2007)D/203829 du 29/06/07 et C(2008) 1433 du 06/06/08.

<sup>10</sup> L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) est un Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Il est placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. L'Agence participe à la mise en œuvre des politiques publiques en matière d'énergie et de protection de l'environnement (pollution atmosphérique, déchets, énergies renouvelables, management environnemental, sols pollués, transports&déplacements, formation-recherche). Elle intervient pour aider la prise de décision des acteurs publics et privés (collectivités, entreprises, particuliers) et soutenir leurs opérations exemplaires (conseils, évaluation, aides financières).

<sup>11</sup> Les compétences institutionnelles liées aux aménagements et aux transports peuvent être associées à celles d'une poupée russe : Conseil Régional (Trains Express Régionaux et Liaisons Express Régionales par autocar) ; Conseil Général (services d'autocars interurbains, pôles d'échange, exploitation des routes) ; Intercommunalités (transports collectifs, parcs relais et pôles d'échange) ; Communes (voiries et stationnement).

- <sup>12</sup> Sur la période 2007-2013, l'ADEME et la Région disposent chaque année d'un budget de 1,5 M€ dévolu aux transports & déplacements.
- <sup>13</sup> Ce document est disponible sur le site de la DRIRE PACA : [http://www.drire.gouv.fr/paca/environnement/air/Ppa13/version\\_approuvee/ppa\\_complet\\_2006\\_08\\_11\\_avec\\_AP.pdf](http://www.drire.gouv.fr/paca/environnement/air/Ppa13/version_approuvee/ppa_complet_2006_08_11_avec_AP.pdf)
- <sup>14</sup> Un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est une démarche globale et intégrée, d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par une entreprise ou un parc d'activités. Voir en particulier le site [www.plan-deplacements.fr](http://www.plan-deplacements.fr)
- <sup>15</sup> Il s'agit de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) destinés à pérenniser les pratiques d'écomobilité scolaire. Cette disposition a fait l'objet en 2007 d'une Convention entre l'ADEME et l'Inspection Académique des Bouches-du-Rhône.
- <sup>16</sup> Également disponible sur le site de la DRIRE PACA.
- <sup>17</sup> En introduisant graduellement des dispositifs de contrôle d'accès ou de péage urbain par exemple.
- <sup>18</sup> En février 2009, un syndicat mixte des transports a enfin été lancé à l'échelle des Bouches-du-Rhône, qui rassemble 7 Collectivités et dont le rôle est pour l'instant limité. A l'avenir, il pourrait intégrer l'ensemble des acteurs concernés et se doter de compétences significatives permettant de coordonner les politiques et les moyens à l'échelle départementale. Cette redéfinition du périmètre d'intervention permettra une meilleure cohérence des politiques publiques, favorisera les économies d'échelle et servira enfin l'intérêt général.
- SYTRAL : le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise est l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération lyonnaise créée dès 1985. Son territoire de compétence est le Périmètre des Transports Urbains (PTU) composé des 57 communes du Grand Lyon et de 7 communes limitrophes. <http://www.sytral.fr/>

# Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



## Mobilité et métropolisation en Région PACA

### Quels transports pour demain ?

**Coordination :**  
**Xavier Godard & Michel Quercy**

#### thèses

**Lauren Andres**

*La ville mutable  
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

**Magali Ballatore**

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :  
les usages inégaux d'un programme d'échange  
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

**Virginie Avezou-Boutry**

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage  
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine  
comorienne*

#### lecture

**Les Gitans par Marc Bordigoni**

*Jacques Guilhaumou*