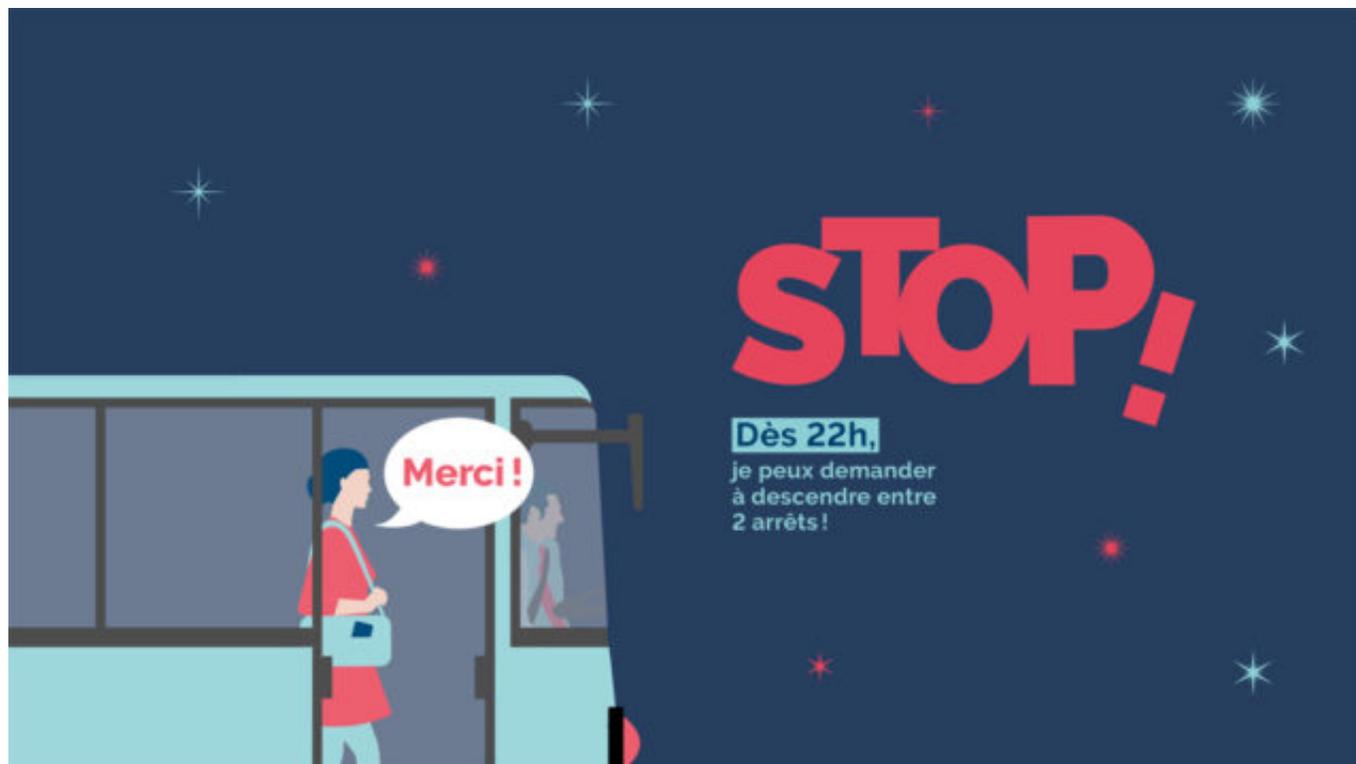


## Stop... and Go ?...

Date : 1 janvier 2021

La société Kéolis, qui exploite pour le compte de Rennes Métropole le réseau STAR de transports en commun, proposera à compter du 4 janvier 2021 sur 2 lignes de bus (seulement en raison de la crise sanitaire) la possibilité d'une [descente à la demande, entre deux arrêts](#), la nuit dès 22 h.



Du coup, la tête de liste d'opposition LREM au conseil municipal de Rennes, Carole Gandon, s'est empressée d'en revendiquer la maternité :

*« Une mesure que nous avons défendue dans le programme #RévélerRennes, une réelle avancée pour sécuriser les déplacements nocturnes des Rennaises et des Rennais. Nous disons oui »*

en précisant que cela n'aurait pas été possible sans l'action de "La République en Marche" :

*« Et une possibilité conférée aux autorités organisatrices par la loi orientation et mobilité votée et promulguée il y a maintenant plus d'un an ! @Djebbari\_JB »*

Je ne suis le porte-parole de personne, mais je souhaite faire observer que - sur le plan local - cet engagement figure très explicitement au programme de l'actuelle Maire de Rennes et Présidente

de Rennes Métropole, dans les termes suivants : « [Tester les arrêts à la demande sur les lignes de bus](#) » et il n'y a donc rien d'étonnant à ce qu'il soit mis en oeuvre.

J'ajoute qu'au plan national, l'article 101 de la [loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019](#) et son [décret d'application](#) du 19 octobre 2020 - qui ont le mérite de mettre un peu d'ordre dans un certain nombre de dispositions législatives et réglementaires - ne font qu'acter les résultats des nombreuses expérimentations engagées dans le sillage du premier « *comité national de sécurité dans les transports en commun consacré à la lutte contre les violences faites aux femmes* » de décembre 2014, qui a été suivi du [plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et des violences sexuelles dans les transports en commun](#) présenté en 2015 par Bernard Caseneuve (alors Ministre de l'Intérieur) avec le concours de Pascale Boitard (Secrétaire d'Etat chargée des Droits des femmes) et Alain Vidalies (Secrétaire d'Etat chargé notamment des Transports).

Les expérimentations conduites **dans ce cadre depuis 2015** à Nantes, Bordeaux, Brest, l'Île-de-France, Strasbourg, Lille, Lyon, Grenoble, Poitiers, Quimper et sans doute d'autres agglomérations ne me paraissent pas beaucoup devoir à "La République en Marche" puisqu'elles ont été clairement impulsées par ses prédécesseurs au Gouvernement comme au Parlement.

La Banque des Territoires (ex Caisse des dépôts et Consignations) me paraît bien appréhender la situation en indiquant que :

*« Après une longue phase d'expérimentation ... le dispositif d'arrêt à la demande dans les bus **intègre le corpus réglementaire.** »*

*« Par ailleurs, la mise en place de ce dispositif relève de l'initiative des autorités organisatrices - **pour le Conseil d'Etat, il n'était d'ailleurs pas nécessaire de légiférer sur ce point** - qui en déterminent, soit dans le cadre de la convention conclue avec l'exploitant du service de transport, soit par le cahier des charges de la régie, les modalités pratiques de mise en œuvre. Concrètement, "la ligne" ou "portion de ligne" ainsi que "la plage horaire en période nocturne" où s'applique le dispositif. »*

Désolé, mais je ne vois pas de quoi pavoiser pour les marcheurs du coin.