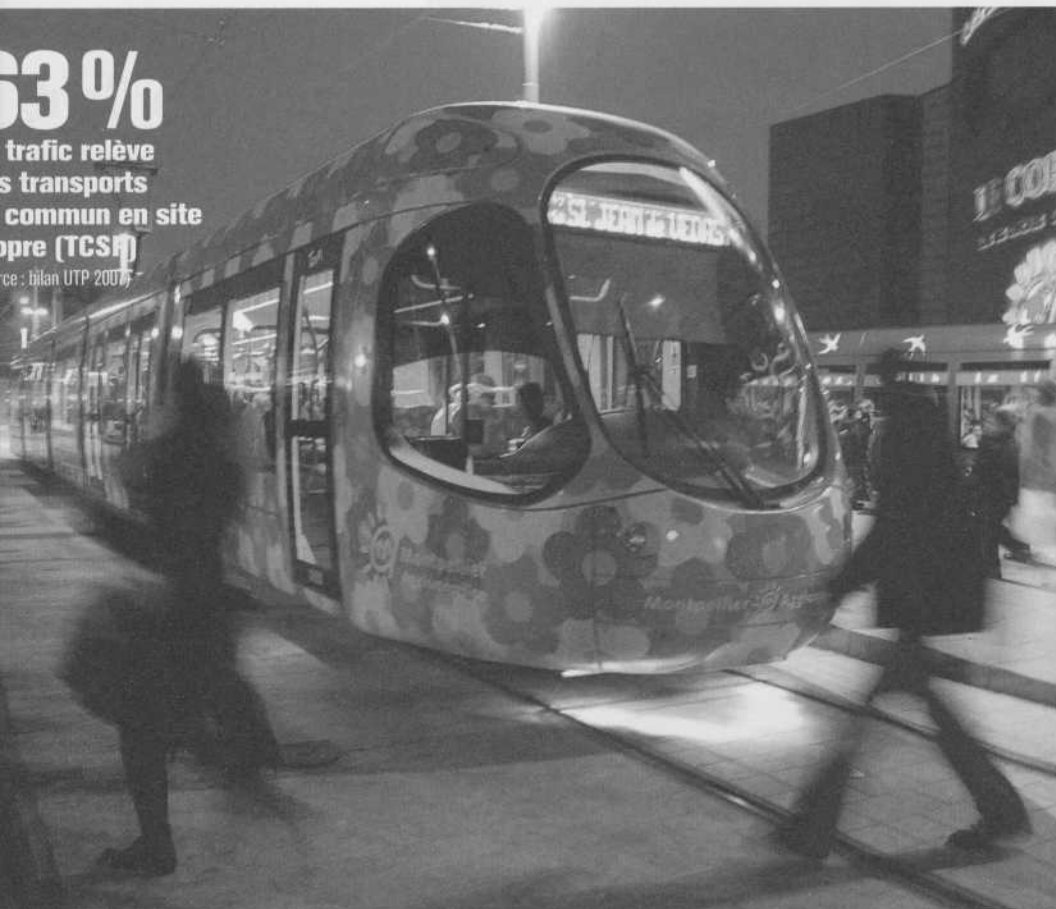


63%

Le trafic relève
des transports
communs en site
propre (TCSM)
(Source : bilan UTP 2007)



V. CAPMAN/SIPA

33%

de cyclistes
en plus à Paris
depuis la mise
en place du Vélib.

(Source : bilan des
déplacements à Paris 2007)

ALFRED/SIPA

DOSSIER

TRANSPORTS

LES DÉPLACEMENTS EN VILLE À L'HEURE DE LA « MOBILITÉ DURABLE »

Dossier réalisé par Nathalie Da Cruz



35%
des déplacements
des salariés
sont liés aux
heures de pointe

(Source : Keolis)

J.-M. NOSSANT

1 — La nouvelle donne des déplacements

Pour la première fois depuis trente ans, la circulation automobile recule. Les usagers adoptent de plus en plus d'autres modes de déplacement : vélo, marche à pied, covoiturage, autopartage... Les transports en commun, colonne vertébrale des déplacements en ville, ont connu en 2007 une hausse de la fréquentation de plus de 5%. Mais face au manque de financement, les collectivités et les entreprises de transport doivent faire preuve d'inventivité pour développer des réseaux performants. **p.20**

2 — Au carrefour de l'urbanisme et du social

Les transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées d'ici à 2015. Le lien

entre urbanisme et transports est également très marqué : les réseaux de bus ont en effet permis de dynamiser certains quartiers. Pour garantir le succès de nouvelles lignes périurbaines, il faut que les collectivités s'engagent à densifier l'habitat le long des tracés, à travers des « contrats d'axe » comme ceux mis en place à Grenoble. **p.22**

3 — Autorités organisatrices : en finir avec le millefeuille ?

Les villes gèrent la voirie, la circulation et le stationnement. La compétence en matière de transports urbains revient aux agglomérations. Le conseil général pilote le réseau de cars interurbains. Quant aux lignes ferroviaires, elles relèvent des régions... Comment simplifier cette organisation en millefeuille qui empêche de mener des politiques globales de déplacements ? **p.24**

1 LA NOUVELLE DONNE DES DÉPLACEMENTS

Projecteur



Jean Sivardière, président de la FNAUT*

« QUAND LA VOLONTÉ POLITIQUE EST LÀ, LE SUCCÈS SUIT »

Quelles qualités principales attendez-vous des réseaux de transports en commun ?

La première qualité du matériel roulant, c'est sa capacité à « encaisser » les flux de voyageurs. Dès qu'il y a de la congestion, il faut du site propre – tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS). Deuxième qualité : l'accessibilité via des quais surélevés, des portes larges... Quant à la tarification, elle doit être modérée, mais aussi simple : le contre-exemple, c'est la tarification du TGV, trop compliquée. Il y a aussi beaucoup à faire en termes d'intermodalité. Un titre tel que la carte régionale intermodale, qui est proposée en Allemagne, est un objectif à atteindre. Les transports en commun étant plus contraignants que la voiture, il faut en faciliter l'accès avec une information bien conçue, des matériels confortables, une amplitude horaire suffisante, de la ponctualité... La qualité du service dépend des exploitants mais aussi de la volonté des élus et des exigences du contrat passé avec les opérateurs.

Comment jugez-vous les progrès déjà accomplis ?

Les grandes villes ont mis en place le tramway. Les villes moyennes sont en retard, par manque de financements... mais pas seulement. Il faut aussi une volonté politique forte. Quand celle-ci est au rendez-vous, les progrès se font ressentir. Au Mans, seule agglomération de moins de 200 000 habitants à avoir introduit le tramway, il n'y a pas eu de subvention de l'Etat... Enfin la cohérence des politiques est essentielle. Dans les villes moyennes, on a souvent construit parkings et autoroutes urbaines tout en développant les bus. Il faut faire des choix clairs, et éviter de disperser l'argent public entre la voiture et les transports en commun.

* FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers de transports

symbolique de 100 en 2007 – s'élevant finalement à 109 voyages. Ce sont surtout les réseaux des agglomérations de 250 000 habitants et plus qui tirent les chiffres vers le haut. « Tous ceux qui développent une politique ambitieuse de transports en commun en site propre enregistrent de fortes évolutions et chaque amélioration de l'offre entraîne une hausse de la demande », commente Michel Cornil, président de l'UTP. C'est donc un cercle vertueux.

Rapidité, confort et intermodalité

A condition, cependant, que les réseaux de bus soient performants. Éléments incontournables : le temps d'attente (au-delà de 15 minutes, l'usager va préférer sa voiture), le confort et la facilité pour passer d'un mode à l'autre, qui nécessite la création de stations de vélos à proximité des arrêts de bus mais aussi de faire rentrer les lignes de bus jusque dans les gares, au plus près des quais de départ... Il faut encore s'adapter aux nouveaux modes de vie. Aujourd'hui, comme le montrent les enquêtes du transporteur Keolis, les heures de pointe, les vacances scolaires, la semaine de cinq jours ne sont plus des critères significatifs pour une majorité de la population. Dans les agglomérations de taille moyenne, en revanche, le bilan est plus contrasté : là où l'habitant peut se déplacer en voiture, il utilise son véhicule personnel. Certaines villes de moins de 250 000 habitants commencent à engager des investissements, mais cela reste frileux, selon la Fédération nationale des associations d'usagers de transports (FNAUT). Les financements, dont les transports sont de gros consommateurs, font défaut. L'Etat avait

Pas de doute : la ville chère à Pompidou – « Il faut adapter les villes à l'automobile », déclarait-il en 1971 – a vécu. L'heure est à la réduction de la place de la voiture au profit d'aires piétonnes, de pistes cyclables ou de voies de bus. Avec quelques années de retard par rapport à ses voisins allemand, suisse ou néerlandais, la France s'y est mise. La prise de conscience écologique et les aléas du cours du pétrole n'ont fait qu'accélérer le mouvement. Pour la première fois depuis trente ans, la circulation automobile recule : une baisse de 1,4 % en France en 2005, puis de 0,5 % l'année suivante, indique le Ceru (1). Utiliser une voiture sans la posséder commence à se banaliser. Pour preuve, le développement du covoiturage et de l'auto-partage. Si la voiture reste de plus en plus au garage, les vélos, eux, sont sortis des caves. Le « boom » des systèmes de vélos en libre-service depuis 2006 a poussé nombre d'anciens cyclistes à reprendre le guidon. La marche à pied, dont les médecins soulignent les bienfaits pour la santé, fait aussi un retour en force.

Fréquentation en hausse

Les transports en commun, qui améliorent leur part de marché, demeurent cependant la colonne vertébrale du système de déplacements. Le bilan de l'année 2007 de l'Union des transports publics (UTP) n'a jamais été aussi encourageant : il enregistre une hausse globale de la fréquentation de plus de 5 %. Un engouement confirmé par les résultats du premier semestre de 2008. Le nombre moyen de voyages par habitant et par an, dans les réseaux de transport de province, a passé le seuil



Les habitants disposent des véhicules moyennant le paiement d'un abonnement mensuel de 5 ou 10 euros et de frais d'utilisation.

Poitiers (86)

DÉPLACEMENTS PONCTUELS: LE CHOIX DE L'AUTOPARTAGE

Depuis février 2008, dix voitures en libre-service sont mises à la disposition des habitants de l'agglomération de Poitiers: c'est l'offre «Otolis», qui comptait 70 abonnés en fin d'année, ce qui correspond aux objectifs fixés. Vitalis, qui assure les transports en commun sur l'agglomération poitevine (12 communes, 132 000 habitants) s'est vu confier par le groupement la mise en place de ce système d'autopartage. Objectif: faciliter l'intermodalité. Les véhicules, qui roulent au gaz naturel de ville et à l'essence, sont répartis sur quatre stations: deux en ville (à la gare et au parking Carnot) et deux en périphérie. L'une se trouve près du Futuroscope, l'autre à Buxerolles.

«Il y a toujours des possibilités de correspondance avec des bus à moins de 200 mètres», indique Sylvie Meunier, chargée de mission chez Vitalis. Comme Poitiers, de nombreuses villes optent, après le vélo en libre-service, pour la voiture partagée. L'idée: proposer un véhicule d'appoint, pour des trajets ponctuels, en ville et en milieu périurbain. Et, qui sait, inciter certains conducteurs à renoncer à la voiture individuelle: «La voiture devient alors un élément d'une "chaîne de mobilité" et non plus un objet personnel», commente Sylvie Meunier. Les abonnés au service Otolis reçoivent tous les mois une facture

qui reprend l'abonnement mensuel – 10 euros pour les particuliers et 5 euros pour les usagers abonnés aux transports en commun – et les utilisations de véhicules. «Les étudiants sont les premiers à être venus vers nous. Maintenant, nous avons davantage de salariés, de demandeurs d'emploi», ajoute Sylvie Meunier. Nous menons des actions de promotion pour faire connaître Otolis. Il faut beaucoup d'énergie pour convaincre les usagers et leur expliquer ce que coûte réellement une voiture en carburant, assurance, entretien... Tout cela est inclus dans les tarifs de l'autopartage, sachant que, en dessous de 5 000 km par an, celui-ci est plus rentable pour l'utilisateur.»

Des opérateurs impliqués

«Les entreprises de transport ont, de longue date, formulé auprès de leurs autorités organisatrices des propositions pour répondre, en cours comme en fin de contrat, aux nouveaux besoins de mobilité», indique Bruno Gazeau, directeur général de l'UTP. En fonction des demandes de la clientèle, les opérateurs peuvent allonger ou modifier des lignes de bus, les redessiner à l'occasion de la mise en service d'un TCSP, créer des parkings relais, des services de transport à la demande, des navettes en centre-ville, développer des services de vélos en location, d'autopartage, comme à Lille, Montpellier ou Rouen... Exemple de service adapté: l'offre combinée de la société Effia, baptisée «Vélossimo», associant vélos en libre-service, système de gardiennage et location de courte durée à proximité des gares, avec la possibilité de mettre des vélos à disposition d'une entreprise, dans le cadre d'un PDE.

suspendu ses aides depuis 2004. Il les a réintroduites via une dotation de 2,5 milliards d'euros dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Insuffisant, selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART).

Axes «métronomes»

Et la crise financière ne porte guère à l'optimisme. Pourtant, des solutions intermédiaires existent pour des villes qui n'ont pas les moyens de créer des TCSP. Ainsi, dans la CU de Cherbourg, Keolis pro-

pose sur les deux lignes les plus empruntées des axes «métronomes» à cadence renforcée: un bus toutes les 8 ou 10 minutes, entre 7 heures et 19 heures, du lundi au samedi, du 1^{er} septembre au 30 juin. Une petite révolution dans la desserte de cette collectivité de moins de 100 000 habitants. Et l'opérateur de s'engager sur une croissance de la fréquentation de 20% d'ici 2013. Un pari peu risqué: en matière de transports, l'offre entraîne la demande.

(1) - Mobilités: faits et chiffres - Carbu, octobre 2007.

2

AU CARREFOUR DE L'URBANISME ET DU SOCIAL

« Dans les années 1980, les centres-villes étaient désertés. En 1983, Nantes, ville pionnière, met en service sa première ligne de tramway. En 1987, Grenoble lui emboîte le pas, puis c'est au tour de Strasbourg en 1989 », raconte Chantal Duchène, directrice générale du Groupement des autorités responsables de transport (GART)... Et voilà que les centres-villes s'animent, se repeuplent, pour arborer leur visage actuel. Un mouvement qui n'a fait que s'amplifier avec le « boom » des transports publics, en particulier en site propre (TCSP). Ce qui montre l'étroite imbrication entre les transports et l'urbanisme. La naissance d'un réseau de transport permet de dynamiser un quartier, d'y drainer une population, d'y associer des opérations de renouvellement urbain.

Des « contrats d'axe »

Cependant, si ce mouvement est naturel en centre-ville, il l'est moins en périphérie. Les zones périurbaines qui n'en finissent pas de s'étendre sont un casse-tête pour les élus et les opérateurs de transport. Dans ces zones peu denses, les bus ne sont pas assez remplis et les lignes pas rentables. D'où l'idée de lier plus en amont, dans des programmations, les transports et l'urbanisation. « Le GART travaille avec les agences d'urbanisme pour inciter à la signature de "contrats d'axe" entre les communes et les autorités organisatrices : quand un axe de transport en commun se crée, les communes densifient l'habitat

tout le long », explique Chantal Duchène. C'est ce qui est mis en œuvre et formalisé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise avec les communes traversées par de nouvelles lignes de tramway (lire ci-contre).

Des transports accessibles pour tous

Mais ce n'est pas tout : les transports interfèrent aussi avec les politiques menées en matière de cohésion sociale, d'environnement... Le choix de carburants qui émettent moins de CO₂ en est un exemple. Nombre de mesures en faveur des déplacements doux constituent souvent les pièces maîtresses de l'Agenda 21 d'une collectivité. Enfin, les politiques de transport croisent inévitablement celles qui concernent l'accessibilité des personnes handicapées, depuis la loi de février 2005 sur l'égalité des droits et des chances. Les collectivités ont désormais une date butoir : en février 2015, leurs réseaux de transport devront être accessibles aux personnes atteintes de différentes formes de handicap (moteur, visuel, auditif...). Les autorités organisatrices de transport ont dû réaliser leur schéma directeur d'accessibilité pour février 2008 – même si beaucoup ont pris du retard. La loi prévoit aussi que tous les véhicules neufs doivent être équipés pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite, depuis le 3 novembre 2008. Enfin, pour prendre en compte l'accessibilité aux arrêts de bus et aux lieux publics, un plan portant sur la voirie et les espaces publics doit être défini le 23 décembre 2009 au plus tard.



Grenoble (38)

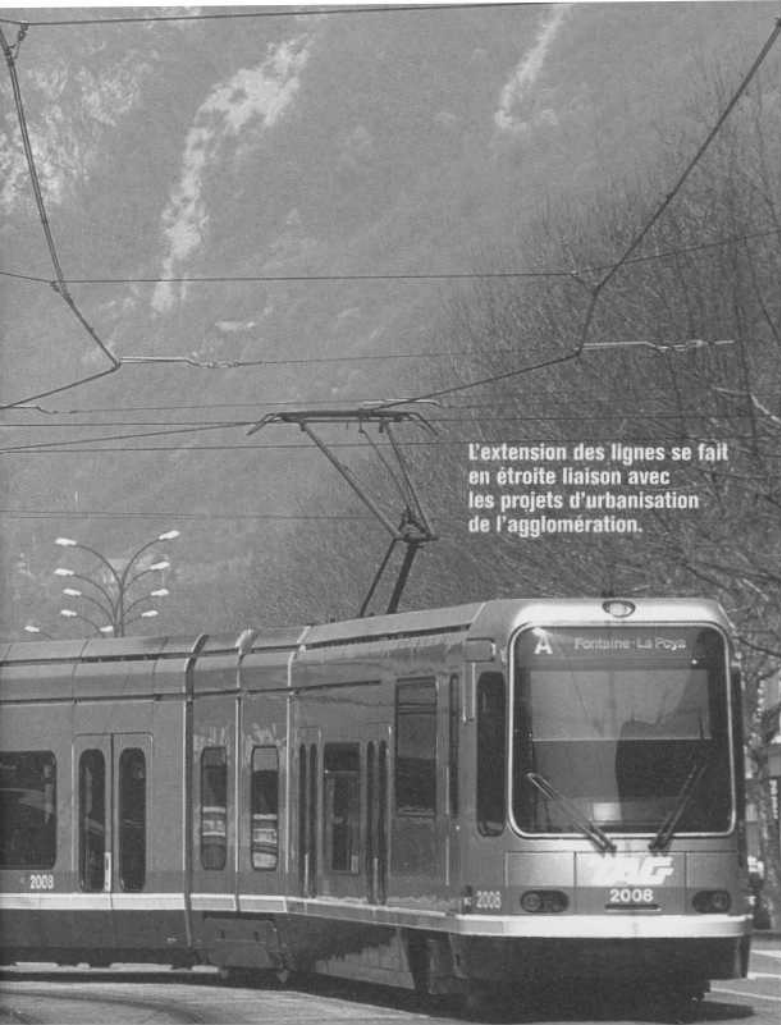
Le tramway, catalyseur

L'histoire du partenariat entre urbanisme et transports à Grenoble a plus de trente ans. Petite rétrospective : la construction des lignes A et B du tramway, à la fin des années quatre-vingt, s'accompagne de plusieurs opérations urbaines et de requalification des espaces publics. Peu à peu, à proximité des arrêts, des pôles de commerces et de services émergent. Le quartier d'affaires Europôle voit le jour près de la gare SNCF de Grenoble. Celle-ci devient un pôle d'échanges multimodal grâce à la mise en place du « quai à quai » entre tramway et trains. Le quartier de la gare s'en trouve dynamisé. La transformation la plus radicale concerne Echirolles, « un lieu quasi rural au sud de Grenoble, composé de champs à la fin des années 1980 », se souvient Julie Blais, chargée d'études à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG). Le tramway est arrivé en même temps que le premier habitant.

Peu à peu, toute une ville a écloso le long de la colonne vertébrale constituée par le transport en commun en site propre : logements, équipements sportifs, culturels, commerces, sites universitaires... Aujourd'hui, Echirolles est le deuxième pôle urbain de l'agglomération après le centre-ville de Grenoble. Depuis 2007, avec l'ouverture des lignes C et D, le tramway dessert 44% de la population de l'agglomération et 50% des emplois. Et la future ligne E desservira, à partir de 2014, les communes du nord-ouest de l'agglomération.

Une charte

A chaque extension de réseau, l'agglomération réfléchit à l'environnement urbain. Il y a deux ans, elle a voulu aller plus loin et formaliser le lien entre lignes de transport et urbanisation. « A la demande du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC), nous avons



L'extension des lignes se fait en étroite liaison avec les projets d'urbanisation de l'agglomération.

de l'urbanisation

rédigé une charte "urbanisme et transports" qui a été intégrée dans le PDU», indique Julie Blais. La charte incite les communes à prendre leurs responsabilités en termes d'aménagement urbain. A elles d'inciter à la construction d'immeubles, d'habitations et de lieux d'activités le long des nouvelles lignes... Des «contrats d'axe» signés entre le SMTC et les communes vont officialiser l'engagement de celles-ci. Pour le SMTC, il s'agit, avant de consentir des investissements lourds, de s'assurer que la fréquentation sera suffisante pour rentabiliser la ligne. «Un contrat d'axe global, en cours de préparation, va être signé d'ici un an entre le SMTC et les communes, puis décliné en contrats particuliers avec Grenoble, Saint-Martin-Le-Vinoux, Saint-Egrève et Le Fontanil, qui seront traversées par la ligne E, précise Marc Baïetto, président du SMTC et vice-président de la Métro (agglomération grenobloise).

Nous demandons avant tout aux communes de revoir leurs documents d'urbanisme : il faut que le PLU permette la densification de l'activité autour de la ligne.» Réunions avec les élus, groupes de travail, études d'avant-projet : la construction de la ligne E est en cours. Pour les études préalables, le SMTC a missionné à la fois un bureau d'études et un architecte urbaniste : «Nous souhaitons disposer de l'avis d'un professionnel pour savoir quelles réalisations sont envisageables sur les terrains situés le long de la ligne», commente Marc Baïetto.

Action sur le foncier

La démarche va plus loin. «Au sein des groupes de travail, nous menons une réflexion approfondie sur le foncier. Le long de la future ligne E, l'établissement public foncier local peut réaliser du portage foncier pour les communes, sur des terrains qui présentent un bon potentiel», témoigne Julie Blais.

Projecteur



Véronique Saublet Saint-Mars, vice-présidente de la CA de Troyes

«L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS EST PRIMORDIALE»

Où en est le schéma directeur d'accessibilité aux transports publics dans votre agglomération ?

Il est en cours de finalisation et devrait être achevé avant la fin du premier trimestre 2009. Un comité de pilotage composé de représentants de la CAT, de TCAT (Transports de la communauté d'agglomération troyenne) et d'associations d'usagers s'est réuni à plusieurs reprises depuis fin 2007. La mise en conformité du matériel roulant ayant été engagée depuis plusieurs années, notre schéma directeur vise surtout l'accessibilité des arrêts. Nous allons travailler en priorité sur les lignes les plus fréquentées, déjà équipées pour le transport des personnes handicapées. Mais les autres lignes ne seront pas oubliées. D'ici 2015, le réseau sera entièrement accessible. Le budget prévu est de 2,8 millions d'euros de 2009 à 2014, soit 470 000 euros par an.

Qu'en est-il de l'accessibilité des véhicules eux-mêmes ?

Les véhicules de cinq lignes de bus, sur 12 au total, sont déjà accessibles. Actuellement, 62 bus sont équipés de planchers plats et bas, et 27 de rampes d'accès escamotables automatiques. Il existe aussi des annonceurs visuels et sonores. Les autres lignes sont équipées peu à peu, au fur et à mesure du renouvellement des véhicules.

Comment permettre aux personnes à mobilité réduite d'arriver jusqu'aux arrêts de bus sans encombre ?

Notre schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces public sera finalisé en décembre 2009. Les travaux vont se concentrer sur les cheminements entre, d'une part, les arrêts de bus et les places de stationnement pour handicapés, d'autre part, les lieux signalés comme importants par les usagers, comme la Maison du handicap.

Des services spécialisés

En attendant la mise en accessibilité pour 2015, ce sont des services spécialisés qui se chargent du transport des personnes handicapées, le plus souvent à la demande. Exemple en région parisienne : Paris Accompagnement Mobilité (PAM), qui réalise des trajets individuels ou groupés pour les personnes atteintes de différentes formes de handicap. 10 000 Parisiens sont inscrits auprès de ce service. Toutes les régions ne sont pas aussi bien dotées que l'Île-de-France, en particulier les zones rurales.

3 AUTORITÉS ORGANISATRICES: EN FINIR AVEC LE MILLEFEUILLE ?

Certains parlent d'imbroglio, d'autres de millefeuille... Les qualificatifs ne manquent pas pour désigner le découpage institutionnel des autorités de transport, caractérisé par son manque de clarté. Les agglomérations sont responsables des transports en commun urbains; elles touchent pour cela le versement transport, impôt payé par les entreprises de plus de 9 salariés situées dans le périmètre des transports urbains (PTU). Quant aux transports interurbains, ils sont gérés par les conseils généraux. Les lignes ferroviaires sont une compétence régionale. Enfin, d'autres politiques, qui ont des incidences sur les transports, comme le stationnement et la circulation, relèvent des communes...

Améliorer l'offre interurbaine

Décider de créer une ligne qui va traverser plusieurs communes demande donc du courage et de l'organisation pour mettre d'accord les collectivités concernées. Il faut souvent en passer par des conventions entre les différentes autorités. Et à mesure que l'habitat s'étend en dehors des villes, que les réseaux doivent se développer en zone périurbaine, la question des aires de compétence se pose avec plus d'acuité: une ligne en périurbain relève-t-elle de l'agglomération ou du conseil général? Pour la plupart des acteurs, il faut simplifier le millefeuille et revoir la gestion des lignes interurbaines, aujourd'hui assurées par les départements, qui ne lèvent aucun impôt pour cela. Or leur offre est loin d'être suffisante.

Difficile dans ces conditions de concevoir des politiques globales et multimodales. Pour les usagers,

Projecteur



La carte à puce facilite la répartition des recettes entre les réseaux de transport.

F. LELANÇON/LA ROCHELLE

Charente-Maritime L'INTERMODALITÉ TOTALE

Passer, avec un titre de transport unique, du car interurbain au TER ou aux bus de ville, ce n'est pas seulement possible en région parisienne. En Charente-Maritime, le titre « Pass'Partout 17 » permet d'utiliser les cars du conseil général, les trains régionaux, les bus de Rochefort, de Saintes ou de Royan, les bus de mer et les navettes électriques de La Rochelle, et bientôt les vélos en libre-service...

Tout a commencé en octobre 1999, lorsque les élus du conseil général et des CA de La Rochelle et du Pays Rochefortais ont créé le Syndicat mixte pour la communauté tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM), avec un an d'avance sur la loi SRU. L'agglomération Royan Atlantique et le syndicat des transports de Saintes ont rejoint le syndicat par la suite. Le SMCTCM avait trois objectifs: mettre en place un système de billetterie et un titre de transport unique; développer l'intermodalité entre réseaux, en travaillant sur les correspondances et les fréquences; proposer un système d'information multimodale pour les usagers. Né en 2002, « Pass'Partout 17 » – une carte à puce personnalisée – a d'abord pu être utilisé à La Rochelle et à Saintes. Puis les différentes autorités l'ont adopté tour à tour.

En cas de trajet monomodal, lors de la validation du voyage par l'utilisateur, la recette va directement à l'opérateur concerné. Si c'est un voyage multimodal qui est effectué, la recette remonte au syndicat qui la répartit en fonction de l'usage réel. Le site internet www.passpartout17.org propose aux voyageurs un système de recherche d'itinéraire intermodal, qui montre les correspondances entre les différents réseaux de transport.

cet éparpillement des compétences ne plaide pas en faveur des transports publics... « Il y a trop de décideurs publics: on n'y comprend rien! résume Jean Sivardière, président de la FNAUT. Deux centres de décision nous semblent adaptés: les agglomérations, qui prendraient en charge les lignes périurbaines, et les régions, qui auraient la responsabilité des lignes interurbaines. »

Coordonner les services

Quelques départements ont pris les devants pour instaurer une meilleure coordination entre autorités, en créant des syndicats mixtes sur le principe de l'article 111 de la loi SRU. Ceux-ci doivent exercer trois compétences: coordonner les services de transport, mettre en place un système d'information des voyageurs et une tarification coordonnée. Mais il s'agit encore d'initiatives isolées... Lors du Grenelle de l'Environnement, l'Union des Transports publics (UTP) a proposé que les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) s'engagent dans la mobilité durable par la mainmise sur les différents volets des déplacements: modes de transport, mais aussi stationnement, voirie et circulation. Et pour coordonner le tout, « il faudrait désigner une instance chargée des aspects transversaux tels que l'intermodalité, la billetterie et l'information des voyageurs. Ce pourrait être la région », suggère Bruno Gazeau, directeur général de l'UTP. Discours similaire du côté des collectivités: depuis plusieurs années, le GART plaide pour la création d'autorités organisatrices de la mobilité durable, aptes à mener des politiques globales de déplacements.

« Les collectivités peuvent expérimenter de nouveaux modes de coordination »

Quelles devraient être les compétences des autorités organisatrices de la mobilité durable que le GART préconise ?

Elles devraient non seulement intégrer les transports et l'offre de déplacements, mais aussi coordonner leurs supports : stationnement, voirie, signalisation. Il faudrait également que ces autorités organisatrices (AO) de la mobilité durable participent activement à l'aménagement de l'agglomération, à la planification et à l'élaboration des documents d'urbanisme.

Il est dit, dans la loi Grenelle I, que « les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées ». Nous attendons que ce grand principe énoncé soit suivi de mesures concrètes sur l'ensemble des volets concernés : péages, stationnement, politique cyclable, autopartage, covoiturage...

Comment concrétiser cette organisation ?

Il faut, selon nous, avancer et laisser les collectivités qui le souhaitent s'engager dans la voie de l'expérimentation, qui paraît une solution intéressante. La réforme constitutionnelle du 28 mars 2003



Pour Roland Ries, « les syndicats mixtes SRU ont prouvé leur efficacité ».

reconnait le droit à l'expérimentation à l'Etat, à l'ensemble des collectivités territoriales et même aux regroupements de collectivités. L'expérimentation, une fois évaluée, peut permettre d'engager des réformes importantes qui profiteront à l'ensemble des citoyens.

Que pensez-vous des syndicats mixtes de type loi SRU ?

Même s'ils restent une possibilité encore peu utilisée par les AO, les syndicats mixtes SRU ont

prouvé leur efficacité en développant des outils d'information multimodale et la coopération ou l'intégration tarifaire... Nous y sommes tout à fait favorables. Or, ce mouvement est aujourd'hui menacé par des obstacles juridiques mis en avant par les services du ministère de l'Intérieur qui interdisent l'adhésion d'un syndicat mixte à un autre syndicat mixte, afin d'éviter les transferts de compétences en cascade. Or, nombreuses sont les autorités organisatrices

constituées en syndicats mixtes... Aussi des projets de création de syndicats mixtes SRU sont-ils actuellement bloqués, et l'existence même de syndicats déjà constitués se trouve menacée ! Pour nous, ces nouvelles mesures ne doivent pas s'appliquer aux syndicats mixtes de type SRU : en effet, loin de transférer des compétences en cascade, ils ont au contraire pour objectif de faciliter les regroupements de collectivités pour mener des politiques coordonnées.

Comment jugez-vous le découpage actuel des autorités de transports ?



« Il serait intéressant de créer un syndicat mixte regroupant plusieurs collectivités et le conseil général, comme cela se fait dans certains départements, sur le modèle de la loi SRU.

Nous avons déjà étudié cette éventualité au Grand Dijon. Cela simplifierait le découpage géographique, aujourd'hui morcelé entre différentes autorités, et faciliterait la prise de décisions. Pourquoi ne l'avons-nous pas encore mis en place ? L'affaire est compliquée, il y a des freins politiques... Mais cette solution pourrait finir par s'imposer un jour. »

André Gervais, conseiller délégué en charge du projet de tramway au Grand Dijon, maire-adjoint de Dijon délégué aux déplacements (21)



« Les compétences transports-circulation-modes doux relèvent de l'agglomération, et nous travaillons bien avec la CODAH (CA du Havre) sur ces sujets. Cela dit, nous notons des problèmes de coordination sur les lignes de train. Deux gares sont situées à Harfleur. L'une d'elles est desservie par la ligne régionale Le Havre-Rolleville, et l'autre par la ligne nationale Paris-Le Havre. Pour un trajet identique, les tarifs sur les deux lignes n'ont rien à voir... Les usagers sont un peu perdus. Cela mériterait une clarification et une harmonisation. »

Jean-Gabriel Brault, premier adjoint de Harfleur (76) en charge du service technique et de l'urbanisme



« Dans le cadre du PDE de Texas Instruments, la CA Sophia-Antipolis a voulu créer une ligne de bus reliant la gare de Cagnes-sur-Mer, qui fait partie de la CA de Nice-Côte d'Azur (CANCA), au parc de Sophia-Antipolis, où est basée la société. Nous avons dû signer une convention avec la CANCA et le conseil général, afin d'officialiser les dotations de chacun et la répartition des recettes. L'idéal serait de disposer d'une AO unique au niveau du département, ayant les coudées franches pour agir, au moins sur les réseaux de bus. »

Christian Berkesse, maire de La Colle-sur-Loup (06) et vice-président de la CA Sophia-Antipolis (CASA) délégué aux déplacements