



MOBILITÉ DURABLE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE TAILLE INTERMÉDIAIRE

Solutions innovantes et attractives

Colloque du 6 octobre 2010

Regroupant près du tiers de la population nationale, les agglomérations de tailles moyennes revêtent une importance majeure pour le développement local et la mobilité durable.

Sur ces territoires urbains et périurbains où la mobilité automobile individuelle reste largement dominante, les modes alternatifs ont davantage de difficulté à convaincre.

Pour les autorités organisatrices de transport, la mise en œuvre de politiques de déplacements volontaristes et coordonnées avec un urbanisme durable s'avère donc particulièrement complexe.

Ce colloque se donne pour objectif de définir les spécificités institutionnelles, techniques, économiques et démographiques de cette catégorie d'agglomérations. Il présentera des « options » concrètes, techniques et politiques, pour favoriser le report modal et un développement harmonieux de ces aires urbaines essentielles de la structure territoriale française.

En partenariat avec



22 rue de Palestro, 75002 Paris
Tél. : 01 40 41 18 19
www.gart.org

© Photo de couverture : L. Rousselin – création Skertzo pour Amiens Métropole



MOBILITÉ DURABLE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE TAILLE INTERMÉDIAIRE

Solutions innovantes et attractives

Colloque du 6 octobre 2010



www.gart.org



Mobilité durable dans les agglomérations de taille intermédiaire

Solutions innovantes et attractives

**Actes du colloque qui s'est tenu
le 6 octobre 2010 à Amiens**

Sommaire

Cadrage	5
La question des déplacements est essentielle pour faire l'unité d'une agglomération et de sa ville-centre	6
Gilles DEMAILLY, maire d'Amiens, président d'Amiens Métropole et représentant de l'AMGVF (Association des maires des grandes villes de France)	
Les villes moyennes sont des villes d'intermédiation	7
Priscilla DE ROO, Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale), chargée de mission sur les « villes moyennes témoins »	
Les villes moyennes sont les premières à avoir franchi le pas d'une ouverture totale de leur réseau de transport en commun	10
Caroline CAYEUX, vice-présidente de la Fédération des Maires de Villes Moyennes (FMVM), maire de Beauvais, présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis	
L'échange d'expériences au travers de cas concrets	13
Arras : le choix du transport à la demande	15
Jean-François MALBRANCO, vice-président de la communauté urbaine et conseiller municipal d'Arras, membre du Bureau du GART	
Melun : le choix du BHNS	16
Denis JULLEMIER, délégué communautaire à la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, adjoint au maire de Melun, membre du Bureau du GART	
Quimper : BHNS et report modal	17
Jean-Pierre BIGORGNE, vice-président de Quimper Communauté	
Guy LE BRAS, directeur général du GART	
Annemasse : organiser les transports d'un territoire hors-norme	19
Guilhem BEDOIAN, maire de Juvigny, vice-président de la communauté d'agglomération d'Annemasse en charge de la commission Transports-Déplacements	
Jean-François DONQUE, chargé de mission déplacement à la communauté d'agglomération d'Annemasse	
Au-delà des gares, pensons aussi aux stations de bus	22
Mairie de Clichy-Montfermeil	
Patricia DE ROO	



Entre Tramway et BHNS, l'innovation industrielle au service de la mobilité durable	23
Le transport dans les villes intermédiaires est très hétérogène Christian BOURGET, Ingénieur général des Ponts, des eaux et des forêts	24
Les nouvelles tendances ont profondément changé notre business Valéry CERVANTES, Irisbus, directeur des Affaires Publiques et des Relations Institutionnelles.	26
Il est temps que les constructeurs proposent des solutions plus simples Jean-Louis FOUSSERET, président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon, maire de Besançon, membre du Bureau du GART	28
Les outils d'achat ont besoin d'être révisés Hubert PEUGEOT, Alstom Transport, directeur Grands Comptes Collectivités	30
Quelles attentes pour demain ?	33
L'exemple de Colmar Gilbert MEYER, président de la communauté d'agglomération de Colmar, maire de Colmar	34
L'exemple du Territoire de Belfort Jean SIRON, premier vice-président du syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort (SMTC90)	35
L'exemple d'Amiens Thierry BONTE, deuxième vice-président d'Amiens Métropole	38
Demain, quel outil juridique pour gérer les transports ? Gilles BOURDOULEIX, président de la communauté d'agglomération du choletais, maire de Cholet, président d'Agir (Association pour la gestion indépendante des réseaux), membre du Bureau du GART	39
Pour la création d'autorités organisatrices de mobilité durable Roland RIES, président du GART, sénateur-maire de Strasbourg	40

Regroupant près du tiers de la population nationale, les villes et les agglomérations de taille intermédiaire revêtent une importance majeure pour le développement local et la mobilité durable. Sur ces territoires urbains et périurbains où la mobilité automobile individuelle reste largement dominante, les modes alternatifs ont davantage de difficulté à convaincre. Pour les autorités organisatrices de transport, la mise en œuvre de politiques de déplacements volontaristes et coordonnées avec un urbanisme durable s'avère donc particulièrement complexe. Ce colloque se donne pour objectif de définir les spécificités institutionnelles, techniques, économiques et démographiques de ces territoires. Il présentera des options concrètes, techniques et politiques, pour favoriser le report modal et un développement harmonieux de ces aires urbaines essentielles à la structure territoriale française.



Cadrage



“La question des déplacements est essentielle pour faire l’unité d’une agglomération et de sa ville-centre”

Gilles DEMAILLY,

maire d’Amiens, président d’Amiens Métropole et représentant de l’AMGVF (Association des maires des grandes villes de France)



A Amiens, le dossier des transports absolument prioritaire a beaucoup compté lors des dernières élections municipales. Il y a pourtant un paradoxe à Amiens : c’est une grande ville qui n’a pas de transport en commun en site propre (TCSP). Ici, le nombre d’usagers des transports en commun a baissé durant ces deux dernières décennies, alors que celui des autres villes de même taille a augmenté. Cela peut s’expliquer pour deux raisons : c’est une ville

étendue où la voiture garde son importance et des choix politiques déterminants en matière de transport ont été faits.

Depuis plusieurs années, la ville a réuni tous ceux qui étaient convaincus de l’importance des transports en commun et de leur place dans le développement d’une agglomération. Et dès le début du nouveau mandat, a été lancé le débat sur le TCSP.

Dans ce débat, une question s’impose aujourd’hui, dont la réponse déterminera les études qui seront lancées en 2011 : faut-il mettre en place un bus à haut niveau de service (BHNS) ou un tramway ? Les questions de déplacement sont des questions essentielles pour faire l’unité d’une agglomération et de sa ville-centre. Et la liberté de se déplacer est une liberté essentielle pour tous les citoyens d’une agglomération.



“Les villes moyennes sont des villes d’intermédiation”

Priscilla DE ROO,

DATAR (Délégation interministérielle à l’aménagement du territoire et à l’attractivité régionale), chargée de mission sur les « villes moyennes témoins »



Quel est cet objet qu’on appelle « ville moyenne » ? Pour la DATAR, ce sont les aires urbaines – on ne peut plus parler de communes – de 30 à 200 000 habitants. Nos interlocuteurs sont les intercommunalités incluses dans ces aires urbaines. Nous tenons au terme de ville moyenne, plutôt qu’à celui de ville intermédiaire. Car pour nous, la ville moyenne est une ville d’intermédiation, c’est-à-dire qu’elle articule, qu’elle est charnière. Ces trente dernières années, on a toujours eu l’habitude de considérer les villes moyennes comme des villes secondaires, elles étaient « moyennes »

dans une hiérarchie de taille. C’est une approche très française : Francfort est une capitale financière, elle est pourtant moyenne ; Oxford est une capitale universitaire, elle est pourtant moyenne. Or, la DATAR souhaite plutôt développer la notion de fonction. La ville moyenne est une charnière entre la métropole et les espaces ruraux ; entre l’économie de la production et l’économie résidentielle ; entre un phénomène de polarisation et un phénomène de diffusion.

Les Français ont la bougeotte et la mobilité y est généralisée. Une mobilité qui est encore accrue par sa place de premier pays touristique au monde. De fait, le territoire est « malaxé » par ce mouvement perpétuel. Par rapport à la situation de 1980, les trajectoires résidentielles et migratoires des Français se sont inversées. Les Français partis de l’espace rural vers les grandes villes retournent maintenant dans les villes moyennes et petites. Le confort territorial (qualité du cadre de vie, des services) – et non plus l’emploi – devient un facteur d’attractivité qui oriente les trajectoires migratoires. A tel point que les entreprises ont tendance à suivre les trajectoires résidentielles des salariés

et plus seulement à suivre leur propre logique de compétitivité. De fait, il y a une espèce de disjonction entre le discours de l'Etat (discours métropolitain et « polarisateur ») et les pratiques des Français, dont la tendance est plutôt de s'éloigner des grandes villes. Aujourd'hui ces villes moyennes, oubliées depuis trente ans, sont des laboratoires qui tentent de réconcilier ces deux tendances : polarisation et diffusion.

L'expérimentation de la DATAR : données de méthode

Comme ensemble de notre expérimentation, nous avons choisi les collectivités locales (intercommunalités, agglomérations). Et nous avons choisi de nous concentrer sur quatre politiques publiques polarisantes : l'enseignement supérieur et la recherche, la santé, les transports, le renouvellement urbain. Si l'on se concentre sur les politiques de transport, deux sujets s'imposent : l'accessibilité externe et la focalisation sur le quartier de la gare (en effet, la gare est considérée comme accélérateur de centralité, de revivification et de renouvellement urbain pour les villes moyennes). Tout le problème en abordant ces sujets, et notamment celui des transports, a été de se positionner à la bonne échelle : il a été difficile de définir une trajectoire territoriale qui positionne la relation de la ville moyenne avec son pourtour immédiat. La ville du Puy-en-Velay (Haute-Loire) par exemple est située

entre Auvergne et Rhône-Alpes, puisque la ville a fait le choix de travailler en étroite collaboration avec Saint-Etienne. C'est un parti pris, un choix territorial qui détermine le cadre dans lequel on se place et la taille du territoire sur lequel il faut travailler.

Premier constat : les relations avec l'extérieur

Les villes moyennes ont constaté qu'elles étaient à l'extérieur des flux d'échange. Toutes les villes moyennes qui ont fait le choix de travailler sur les transports et l'accessibilité n'ont eu de cesse de travailler sur l'amélioration temporelle et technique de leur rapport à la grande ville ou à la métropole proche. Les controverses qui ont émergé à cette occasion sont : comment se brancher sur la grande ville proche ; comment se positionner sur le trajet d'une grande infrastructure ; comment obtenir une gare TGV (Montauban) ; comment organiser les deux sens de transport (envoyer ses administrés vers la grande ville mais également attirer les gens de la métropole).

Deuxième constat : l'infrastructure de transport

L'infrastructure de transport ne crée pas immédiatement de développement. Certaines villes moyennes qui se sont considérées à l'écart des grands flux ont donc décidé de jouer plusieurs politiques à la fois : le branchement à la grande ville en même temps que



l'isolement comme facteur d'attractivité. Ainsi, le Puy-en-Velay, en même temps que son ouverture sur Saint-Etienne, a valorisé une niche particulière (celle de la spiritualité liée au passage des pèlerins de Saint-Jacques de Compostelle) pour construire un développement économique basé sur cette niche. Cette double tendance est à la fois novatrice et à contre-courant.

Le rôle central de la gare

L'incarnation de ces débats semble bien être la gare, véritable pôle d'échange. D'ailleurs, une question qui a paru importante pour certaines villes moyennes, c'est la localisation de la gare TGV. On a observé que dans les métropoles, il n'y a pas de débat : la gare TGV est en centre-ville. En revanche, dans les villes moyennes, elle est toujours à la périphérie. Pourtant, les pôles d'échange sont en centre-ville. De fait, les gares TGV y deviennent des haltes, des points de transit. Est-ce cela qu'on veut ? Est-ce le prix à payer pour accéder à la grande vitesse et être connecté aux grandes villes ? Montauban, Rodez et Agen sont actuellement dans ce débat pour leur connexion au TGV Bordeaux-Toulouse.

Perte de centralité des villes moyennes

Nous observons une perte de fonctionnalité du centre-ville (hors considération de la commune centre), face au développement d'autres pôles vou-

lant tous offrir le même niveau de services qu'en centre-ville. Pour renouveler la fonction de centralité des centres-villes, la gare pourrait être un accélérateur. Car elle joue un double rôle : elle est à la fois un nœud technique d'échange multimodal et un lieu d'urbanité stratégique pour l'organisation de la ville. Il faudra pourtant faire attention à ne pas créer une double polarité « centre historique-gare ». Tout l'enjeu se trouve donc dans le partage de fonctions entre le centre historique et la gare, notamment en matière de services urbains.

L'apport de l'expérimentation

L'étude de la DATAR réaffirme le rôle central de la gare dans l'organisation des polarités des agglomérations des villes moyennes. Mais la question de la centralité dans ces villes est une question difficile, voire tabou dans le cas du renouvellement urbain. Car c'est un débat politique interne à l'agglomération. Les débats ont été très sensibles car ils touchaient un point politique. De même, la question du foncier ferroviaire (le tour des gares) pose quelques difficultés liées à la négociation avec les opérateurs techniques, en premier lieu la SNCF. Il faut définir auparavant un projet urbain afin que les arguments de l'agglomération pèsent plus lourds et soient plus efficaces auprès des opérateurs techniques. Dans ce débat, tout le danger tient dans le regard très hiérarchique que portent parfois les opé-

rateurs, qui délaissent la question fonctionnelle de la gare et la complexité du projet urbain.

Les questions de gare symbolisent parfaitement les problèmes des villes moyennes qui ont à gérer – sur tous les sujets et toutes les politiques publiques – la complexité ter-

ritoriale et économique, en n'ayant pas toujours les moyens techniques et financiers ainsi que la visibilité nationale dont disposent les grandes villes. Il faut donc rappeler que les villes moyennes n'en sont pas moins complexes et ne demandent pas moins d'énergie pour fonctionner.

“Les villes moyennes sont les premières à avoir franchi le pas d'une ouverture totale de leur réseau de transport en commun”

Caroline CAYEUX,

vice-présidente de la Fédération des Maires de Villes Moyennes (FMVM), maire de Beauvais, présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis



La question de la mobilité durable dans les villes moyennes est essentielle. Il s'agit pour nos villes et agglomérations d'un enjeu fonda-

mental pour leur développement. La FMVM considère que les villes moyennes regroupent en général de 20 à 100 000 habitants. Elles représentent un quart de la population française. Ces bassins de vie constituent des éléments importants de l'aménagement du territoire. Pendant les Trente Glorieuses (1945-1973), les villes moyennes ont capté l'exode rural en attirant les populations des communes rurales. Elles ont aussi participé au développement industriel, à la modernisation économique et sociale et elles occupent aujourd'hui une place charnière dans les nouvelles stratégies d'habitat mais aussi de mobilité. Elles sont toutefois confrontées au phénomène de périurbanisation : beau-

coup de nos habitants vont habiter en périphérie et nous demandent de les rapprocher de leur lieu de travail. C'est-à-dire qu'ils bénéficient des avantages et de l'organisation des villes centres, tout en résidant un peu plus loin. Mais le Grenelle de l'environnement et la réforme de l'urbanisme de projet vont sans doute limiter l'ampleur de cette périurbanité.

Il y a trois ans, la FMVM a publié un rapport sur les enjeux et perspectives de nos villes moyennes. Au-delà de la qualité des transports urbains des villes, ce qui a marqué ce rapport est le fait que les villes moyennes doivent pouvoir compter sur deux bases solides : une bonne accessibilité au sein du réseau régional des transports ferroviaires ; une consolidation des lignes ferrées transversales d'intérêt national, qu'on appelle aussi les trains d'aménagement du territoire (Corail). Pour renforcer le rôle des villes moyennes, il faut privilégier le maintien de la qualité de l'accessibilité actuelle et le développement de l'intermodalité.

Quelques points clés sur les transports publics urbains dans les villes moyennes

- Les villes moyennes ont besoin d'engager des investissements plus importants pour assurer des alternatives réelles à la voiture particulière. Et le versement transport (VT) joue à cet égard un rôle important.

- Beaucoup de villes moyennes considèrent que les niveaux de service et d'innovation sont des éléments sérieux pour répondre aux demandes de leurs habitants. L'innovation dans les villes moyennes – parce qu'elles sont des territoires propices à l'expérimentation – se caractérise par des actions sur l'image des transports, l'information des voyageurs, la mise en place de BHNS ou de politiques tarifaires spécifiques.

- Les transports assurent le lien social puisqu'ils sont un moyen de relier les quartiers entre eux, les lieux de vie également.

- Enfin, la prise en compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le respect de l'environnement sont désormais presque partout pris en compte.

Face aux besoins contrastés d'une agglomération étendue qui relie l'urbain au rural, les villes moyennes adoptent également des lignes à haute fréquence et des BHNS. Ce sont des outils mis à leur disposition parmi une palette variée : transport à la demande (TAD), taxis avec tarifs équivalents au bus, navettes de centre-ville, etc. Ces lignes structurantes du réseau ont pour fonction de relier les principaux pôles de ces agglomérations sur un long tronçon commun unique. Service fortement identifié au sein des réseaux de transport, ces lignes bénéficient d'information renforcée, d'un cadencement garanti par des aménagements spécifiques et la qualité des matériels utilisés. Parmi les autorités

organisatrices de transport urbain, les villes moyennes sont les premières à avoir franchi le pas d'une ouverture totale de leur réseau de transport en commun. Ainsi, la plupart des réseaux urbains ont mis en œuvre la gratuité comme à Compiègne, Castres, Gap ou Châteauroux.

La question des gares

Les gares dans les villes moyennes constituent un sujet important pour rendre les réseaux attractifs. Les quartiers de gare se situent généralement en périphérie du centre ancien, à dix minutes à pied. Etalement urbain oblige, la gare est aujourd'hui de plus en plus proche des nouveaux cœurs de ville. Le quartier gare est souvent un véritable lieu stratégique pour développer l'innovation et elle est une préoccupation ancienne des villes moyennes. Aussi, pour redonner une plus grande place aux transports en commun, un très grand nombre de villes moyennes se sont lancées dans des démarches de requalification intégrée de ces quartiers (Beauvais, Amiens, etc). Cela a été souvent fait en recourant au partenariat public-privé (PPP) pour la réalisation de pôles d'échanges intermodaux qui intègrent de nouveaux services. Les gares sont des points de convergence des taxis, de la gare routière, du stationnement, du logement, d'immeubles tertiaires ou sociaux et de services commerciaux qui offrent une large palette de services aux entreprises comme aux par-

ticuliers. C'est souvent le résultat d'un projet structurant et l'innovation se concentre alors autour des principales entrées de ville. Dans ces conditions, la gare est considérée comme une entrée de ville comme à Chartres, Creil, Montauban ou Niort. Dans un contexte assumé d'ouverture à la concurrence du marché des transports de voyageurs, mais aussi devant l'intérêt de développer les services autour des gares, la FMVM ne cesse de revendiquer – en droite ligne avec le rapport Keller – qu'il apparaît cohérent que les villes moyennes et leurs agglomérations restent chef de file pour le développement et l'animation de ces pôles d'attractivité. Les contraintes d'accessibilité, l'amélioration de l'intermodalité, la rationalisation des politiques de déplacement et le développement du stationnement, la sécurité des voyageurs, les retours sur investissements à moyen terme (parkings, billettique, services de proximité) sont parmi les nombreux motifs qui plaident pour l'accélération des projets des gares des villes moyennes. Mais les relations des villes moyennes avec la SCNF et RFF ne sont pas toujours faciles. Ces deux interlocuteurs restent encore timides dans l'organisation de la sécurité des abords de gares, sur la cession des terrains et sur la délégation de la gestion des parkings. Tout cela serait plus facile si nous, les élus des villes moyennes, étions totalement maîtres d'ouvrage de ces quartiers de nos villes.

L'échange d'expériences au travers de **cas concrets**





© DR



Arras : le choix du transport à la demande

Jean-Francois MALBRANCO,

vice-président de la communauté urbaine et conseiller municipal d'Arras, membre du Bureau du GART



La communauté urbaine d'Arras, comprend 94 000 habitants, répartis sur 24 communes. La population est jeune puisqu'un tiers a moins de 25 ans. Comme beaucoup de villes moyennes, le centre urbain est dense et sa frontière avec la zone rurale immédiate. Cela pose problème en matière de transports, notamment pour la fréquentation dans les zones rurales aux heures creuses. L'objectif de la politique transport d'Arras est donc d'augmenter de 20 à 30% la fréquentation des transports publics. Le délégataire sera contraint de contractualiser cette hausse. Mais cet objectif n'est atteignable qu'en travaillant avec les usagers : des comités d'usagers ont été créés sur les trois secteurs

de l'agglomération qui centralisent les demandes en matière de transports, d'horaires, d'accessibilité, etc.

Solutions

La communauté urbaine a expérimenté le transport à la demande (TAD). Dans le cahier des charges de la délégation de service public (DSP, gérée par Kéolis), la ville a demandé le développement du TAD et des autres modes de transport (modes doux comme le vélo, le covoiturage et l'auto-partage). Ce TAD mis en place en janvier 2004 concerne uniquement les communes rurales et vient en complément du réseau traditionnel. Les taux d'utilisation vont de quelques centaines à plusieurs centaines, selon les communes. Ces observations ont permis à l'agglomération d'adapter ce transport (horaires, usages de la mobilité, etc). Parallèlement a été mis en place un service de TAD pour les personnes à mobilité réduite. Une commission d'accès détermine si la personne est suffisamment apte pour prendre le transport urbain en toute sécurité. Ce service effectif tous les jours entre 7h et 2h s'améliore continuellement puisqu'il prend en compte les accompagnants pour lesquels l'accès est désormais gratuit.

Melun : le choix du BHNS

Denis JULLEMIER,

délégué communautaire à la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, adjoint au maire de Melun, membre du Bureau du GART



La communauté d'agglomération Melun Val de Seine est située dans la Grande Couronne (Ile-de-France). Le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) a la compétence Transports pour ce qui est du financement et des projets. Melun Val de Seine regroupe 105 000 habitants, répartis sur quatorze communes. Certaines sont très denses (caractéristiques des villes de banlieue avec une desserte gare RER/TER) et d'autres sont des communes péri-urbaines voire rurales, la plus petite comptant 400 habitants. L'agglomération est traversée par la Seine ainsi que par deux autoroutes.

La ville de Melun est traversée par 38 000 véhicules/jour et la gare est utilisée par 38 000 voyageurs/jour. Le matin, il faut parfois une heure pour traverser l'agglomération et comme les bus n'ont pas de sites propres, ils roulent dans les voies de véhicules. Conclusion : les usagers n'ont aucun avantage à prendre le bus puisqu'ils sont pris dans les mêmes flux. L'agglomération a donc décidé de travailler d'une part avec le STIF qui a lancé des études, d'autre part avec l'agglomération voisine (Sénart-Ville Nouvelle, 200 000 habitants). Aujourd'hui, le réseau de tram compte seize lignes cumulant 165 kilomètres, la vitesse moyenne étant seulement de 12 km/h. Melun abrite un centre ville médiéval avec des rues très étroites, ce qui complique un peu plus le projet de TCSP dont le trajet ferait Sénart-Melun et Corbeil-Sénart. L'objectif est de diminuer de 20% les voitures en centre-ville.

Solutions

Le Citalien, créé en 2007, est une ligne Sénart-Melun reposant sur un bus qui préfigure le BHNS avec un temps de parcours direct. Aujourd'hui, il fonctionne bien, de nouvelles lignes ont

L'échange d'expériences au travers de cas concrets

même été créées. Mais la complexité persiste dans la traversée de Melun, pour laquelle nous sommes en train de finaliser le tracé, en coopération avec les usagers et les commerçants. A ce propos, l'agglomération avait dû faire face aux avis négatifs des commerçants, mécontents du passage du BHNS dans l'une des rues bordée de grandes enseignes. Ils estiment en effet que leurs clients viennent généralement en voiture depuis des quartiers péri-urbains et ils ont vu comme une menace les projets de parcs relais situés à la périphérie de la ville ainsi que la mise en route d'un BHNS avec

des temps de passage de six minutes. Pour les convaincre, les équipes de Melun Val de Seine ont organisé un voyage à Nantes avec les commerçants, afin de leur montrer un projet équivalent qui avait réussi. Car à Nantes comme à Melun, il ne s'agissait pas simplement d'un projet de transport mais également d'un projet urbain : l'ensemble des places traversées seront requalifiées. De plus, le BHNS mis en place offrira une desserte plus facile et un confort incomparable avec les bus actuels. Convaincus, les commerçants ont donné leur accord sur le tracé proposé.

Quimper : BHNS et report modal

Jean-Pierre BIGORGNE,
vice-président de Quimper Communauté



Quimper Communauté, c'est 90 000 habitants, pour une ville centre de 65 000 habitants. Le diagnostic de nos transports urbains a

mis en évidence trois constats : l'absence totale de voies réservées aux bus dans le centre-ville, voire dans toute la ville de Quimper ; la stagnation de la fréquentation des lignes urbaines ; la baisse – légère mais constante depuis plusieurs années – de la vitesse commerciale. Ces éléments ont amené l'agglomération à développer le service de transport en commun, en misant notamment sur le report modal.

Solutions

Le projet transport s'articule autour de quatre axes.

- Une amélioration de l'offre : les

lignes seront désormais hiérarchisées et verront l'apparition de trois lignes à cadence élevée; des parcs relais seront installés aux entrées de la ville; dans le centre-ville, cinq kilomètres de voies en site propre seront aménagés le long de l'Odéon.

- Une nouvelle billettique (basée sur la carte KorriGo) va être prochainement retenue par l'ensemble des agglomérations bretonnes ainsi que la région et la SNCF.
- Un système d'information des voyageurs (affichage dans les arrêts principaux du centre-ville, mais aussi information sur téléphone portable).
- Un schéma vélo en cours de réalisation. Car aujourd'hui, 80 % des déplacements à Quimper Communauté se font en voiture.

Quimper Communauté regroupe

moins de 100 000 habitants, son versement transport (VT) est donc limité à 0,6%. Comparé à d'autres villes qui comptent 110 000 habitants et qui vont passer leur VT de 1,20 à 1,45%, la situation est difficile. Il est important de préciser qu'un amendement va être proposé dans le cadre de la loi de Finances 2011 pour permettre aux agglomérations qui ont un projet de BHNS de voir leur VT porter à 0,9%. La limitation du VT constitue un frein pour des agglomérations qui souhaitent se lancer dans un projet type BHNS. Le projet BHNS de Quimper Communauté représente un investissement de 40 millions d'euros. Or, son budget transport est déficitaire et il va s'accroître encore s'il ne bénéficie pas de moyens supplémentaires.

Guy LE BRAS, *directeur général du GART*



Cet effet de seuil est en effet intolérable et limite beaucoup de projets de transports en commun en site propre. J'appelle donc tous les élus ici présents à en parler avec leurs parlementaires de manière à ce que cet amendement – déjà proposé lors du Grenelle de l'environnement, mais finalement rejeté – puisse être retenu et qu'il fasse l'unanimité quel que soit le bord politique.



Annemasse : organiser les transports d'un territoire hors-norme

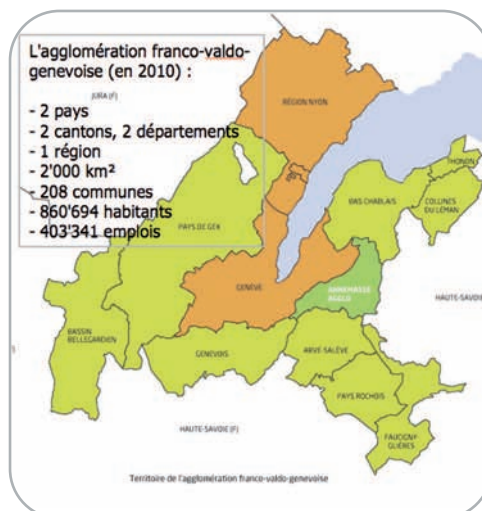
Guilhem BEDOIAN,

maire de Juvigny, vice-président de la communauté d'agglomération d'Annemasse en charge de la commission Transports-Déplacements



la Haute-Savoie ; plusieurs AOT (dont le conseil général) s'y rencontrent ; il faut conjuguer avec l'organisation des transports du canton de Genève. A cela s'ajoutent un facteur économique (beaucoup de travailleurs vont à Genève) et un facteur géographique (paysage de moyenne montagne et présence de l'immense lac Léman). Si l'agglomération regroupe 76 000 habitants, elle fait face aux problèmes d'une agglomération de 300 000 habitants. L'objectif est

La communauté d'agglomération d'Annemasse, c'est douze communes pour 76 000 habitants. C'est une zone qui connaît une attractivité telle que sa croissance démographique grimpe en flèche et qu'apparaissent des phénomènes de périurbanisation. Donc des problèmes de transports. Les communes s'étaient sur un éventail allant de 750 à 30 000 habitants pour la ville-centre, Annemasse. Le contexte est particulier : le territoire est situé à la porte de Genève et à la limite de l'Ain et de



Territoire de l'agglomération franco-valdo-genevoise

donc de créer un syndicat mixte transport avec le conseil général et les communautés de communes alentour, afin de parvenir au-delà des 100 000 habitants, seuil nécessaire à l'obtention du VT qui est pour

le moment plafonné à 0,6%. L'objectif de la politique transport est double : augmenter la fréquentation des bus de 40% d'ici 2020 ; diminuer de 20% la circulation dans le centre-ville.

Jean-Francois DONQUE,
*chargé de mission déplacement à la communauté
d'agglomération d'Annemasse*



L'agglomération a gagné 10 000 habitants ces dix dernières années et en prévoit 35 000 de plus dans les vingt ans qui viennent. Il faudra également compter dans le même temps 250 000 habitants supplémentaires sur la partie genevoise qui continue à attirer beaucoup de monde.

Depuis 5 ans, les élus ont une politique forte de développement de l'offre de transport, avec la mise en place de sites propres, de couloirs d'ap-

Au quotidien, la proximité avec la Suisse, qui ne fait pas partie de l'union européenne, pose quelques problèmes. Le canton de Genève compte 450 000 habitants. Avec la région de Nyon (Suisse), cela représente 550 000 habitants. L'agglomération d'Annemasse est le seul pôle urbain véritablement développé avec des emplois dépendant un peu moins de Genève que les autres villes (un tiers des actifs d'Annemasse travaille à Genève).



*Trafic frontalier franco-suisse
à Annemasse*

© AnnemasseAgglo

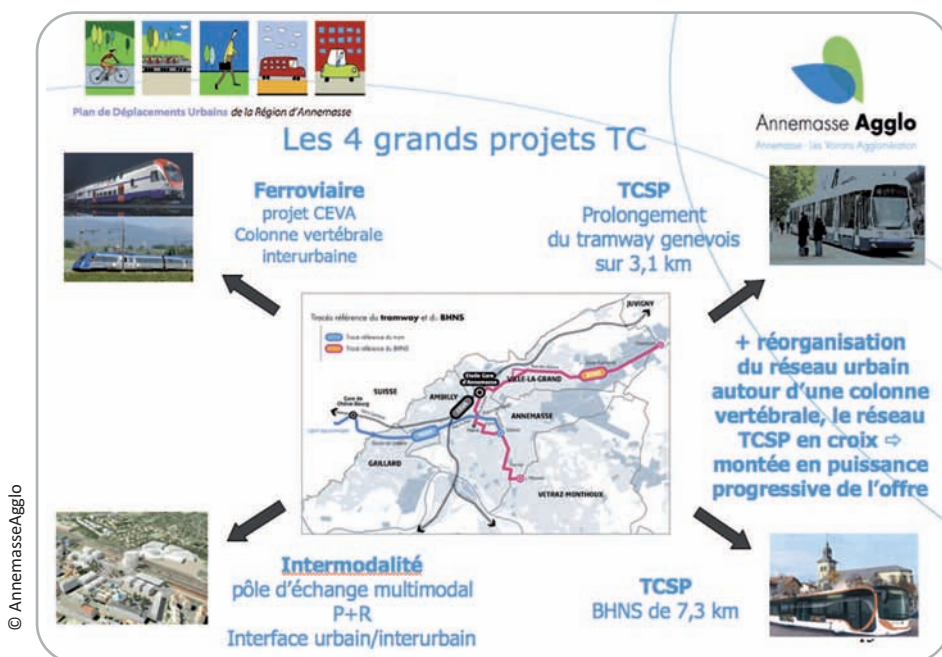


Modèle des polluants Air APS – émissions de NO_2 sur le cœur d'agglo – dioxyde d'azote (80% étant d'origine routière).

proche aux bus sur des sites congestionnés aux heures de pointe pour l'accès à Genève; le doublement du périmètre de transport périurbain grâce à la mise en place du transport à la demande; l'achat de nouveau matériel de type BHNS; le développement du système Uniréso qui a beaucoup apporté aux recettes de fréquentation. Ces efforts ont été récompensés par le doublement de la clientèle de transport en cinq ans et un ratio des recettes sur dépenses largement au-dessus de 40%. Pourtant, la communauté d'agglomération d'Annemasse est à 4% de part modale sur les transports en commun. Les facteurs d'explications sont: des transports trop longs et non-prioritaires (les trajets en transport en commun sont encore deux fois plus longs qu'en voiture!); une offre de transport inco-

hérente; une croissance urbaine qui n'a pas tenu compte des transports en commun. Dans ces conditions, les défis sont: tripler ou quadrupler la fréquentation des transports en commun, en passant de 10000 à 50000 voyageurs. L'intégration du ferroviaire jouera un rôle important, en ce sens; régler les enjeux de gouvernance entre l'urbain, l'interurbain et le transfrontalier; déterminer la place de la voiture, y compris dans les priorités d'investissement public.

Les solutions envisagées: quatre grands projets de transport en commun dans les dix ans qui viennent (ferroviaire, TCSP, gare multimodale et BHNS, la plupart des développements urbains dans les années à venir étant concentrés autour des projets de TCSP et de la gare); le recentrage des villes autour des



Plan de déplacement urbain de la Région d'Annemasse

gares et des itinéraires de TCSP; le renforcement de l'offre multimodale; la réorganisation du schéma de

circulation; l'adaptation des politiques de stationnements; le développement des modes doux.

“Au-delà des gares, pensons aussi aux stations de bus”

Esther DUBOIS, Clichy-Montfermeil

Il faut arrêter l'effet de taille, et ne penser qu'aux gares multimodales. Au-delà des gares, il y a aussi les stations de bus, dont il faut rapidement définir le rôle. Un rôle qui, pour le moment, se cantonne simplement au mobilier urbain.

La RATP s'est déjà penchée sur cette question grâce à sa direction de la Prospective. RFF y travaille également via ses projets de gares en éco-quartiers (Montpellier).

Priscilla de Roo

Il est vrai qu'il faut davantage travailler sur les géométries variables, en ne se concentrant pas uniquement sur les gares. Mais tout l'enjeu est de créer, en fonction des sujets, des syndicats mixtes avec l'ensemble des interlocuteurs. Pourquoi? Parce que les « bassins de vie » n'existent pas en termes institutionnels. Le véritable levier est donc la flexibilité des outils d'organisation des transports.

**Entre tramway
et BHNS,
l'innovation
industrielle
au service de la
mobilité durable**



“Le transport dans les villes intermédiaires est très hétérogène”

Christian BOURGET,

Ingénieur général des Ponts, des eaux et des forêts



L'Etat manifeste un intérêt renouvelé pour les villes intermédiaires, entre 50 000 et 200 000 habitants. Il le prouve via les travaux de la DATAR, de la direction générale des infrastructures et de la mer et des organismes qui en dépendent (comme le CERTU) et de la direction de la Recherche. La question des villes intermédiaires concerne d'abord les habitants qui voudraient avoir les services des grandes villes sans en avoir les inconvénients ; puis les élus qui sont au service de ces habitants ; et enfin l'Etat puisque les villes intermédiaires représentent un quart de la population française.

Il y a trois ans, la FMVM a publié un rapport sur les enjeux et perspectives de nos villes moyennes. Au-delà de la qualité des transports urbains des villes, ce qui a marqué ce rapport est le fait que les villes moyennes doivent pouvoir compter sur deux bases solides : une bonne accessibilité au sein du réseau régional des transports ferroviaires ; une consolidation des lignes ferrées transversales d'intérêt national, qu'on appelle aussi les trains d'aménagement du territoire (Corail). Pour renforcer le rôle des villes moyennes, il faut privilégier le maintien de la qualité de l'accessibilité actuelle et le développement de l'intermodalité.

Hétérogénéité des transports

Le CERTU poursuit actuellement une étude dont voici la conclusion principale : le transport dans les villes intermédiaires est très hétérogène. Davantage que dans les villes plus peuplées qui parviennent à développer des politiques homogènes, notamment dans le sud de la France (Nice, Marseille). Comment se manifeste cette hétérogénéité ? Par des écarts entre :



- Les Plans de déplacements urbains (PDU).
- Les densités de population. Belfort (300 has./km²) et Reims (2 500 has./km²). La densité est un élément fondamental pour l'utilisation des lignes et donc l'équation économique.
- L'offre kilométrique. Grasse (13,9kms/habitant) et Saint-Paul de la Réunion (38kms/habs).
- Les intervalles théoriques (facteur entre l'offre kilométrique et le nombre de passages): Saint-Brieuc (134 minutes) et Reims (28 minutes).
- Le nombre de déplacements par an et par habitant: Reims (119) et Maubeuge (25).
- La billettique: la plupart des villes qui ont un TCSP ont une billettique sophistiquée.
- Le prix du déplacement qui varie de 1 à 10 selon les villes.
- Le coût d'usage qui va du simple au double.
- Le versement transport qui varie nettement.

Tous ces éléments rejaillissent sur la charge par habitant, qui varie de 1 à 3. Ces écarts vont se resserrer avec le temps. L'étude du CERTU porte sur les villes de 100 000 à 300 000 habitants. Sur ces réseaux, onze ont un TCSP en service, vingt-deux ont un projet de TCSP et seize réseaux n'ont pas de projet. La plus petite agglomération avec TCSP est Maubeuge (100 000 habitants) et la plus petite agglomération avec un projet de TCSP est Saint-Brieuc (85 000 habitants).

Rôle de l'Etat et des collectivités en matière d'innovation

Il trouve sa traduction naturelle dans: les nombreux organismes de recherches travaillant sur l'innovation (INRETS, CERTU, les universités, etc); l'encadrement législatif; le Grenelle de l'environnement qui abrite un pôle Recherche; le Grand Emprunt; les opérateurs tels que l'Agence nationale pour la Recherche, l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), la Caisse des dépôts; le programme de Recherche Predit 4 (ministère de l'Ecologie) qui réunit les opérateurs et qui représente 400 millions d'euros; l'Europe qui prévoit de nombreux programmes de recherche à destination des collectivités et des industriels, ainsi que des recommandations en vue d'assouplir les règles d'achat public dans le cas d'innovations (*cf.* achat public avant commercialisation); la région, acteur principal dans les pôles de compétitivité; les communes, d'abord comme AOT, puis à travers leurs clauses de compétences générales, et enfin à travers les appels d'offre qu'elles lancent.

Un problème demeure fondamental en innovation: l'organisation des réseaux et leur hiérarchisation. Les grandes agglomérations ont bien intégré ce point, on le voit à travers leurs appels d'offres (car le code des marchés publics permet de faire beaucoup de choses). Mais les villes intermédiaires ont encore du chemin à faire.

En ce sens, l'évolution des contrats et des marchés est un point important. En particulier l'évolution des contrats de concession qui devraient désormais faire plus de place à l'innovation.

Sur le terrain, l'innovation est triple: les concepts (les modes de transports), les véhicules (aspects,

motorisation, énergie, etc), et la billettique, inséparable de la tarification. Les bons exemples de cette triple réussite sont Lille avec le VAL, la Ligne D du RER en Ile-de-France, Nancy et Caen avec le TVR. Clermont-Ferrand avec le Translohr et Douai avec Evéole.

“Les nouvelles tendances ont profondément changé notre business”

Valéry CERVANTES,

Irisbus, directeur des Affaires Publiques et des Relations Institutionnelles



Irisbus est un constructeur français d'autocars et d'autobus. Il emploie 5 000 personnes dont 2 500 en France. Il faut d'abord savoir que les trois modes de transport (métro, tramway, BHNS) ont de coûts d'in-

vestissement différents qui peuvent aller de 1 à 3. Il faut savoir également que le BHNS recoupe en réalité plusieurs solutions avec des coûts d'investissement qui peuvent varier de 6 à 8 millions d'euros/km, sachant que le matériel représente à peine 10% de la somme et que le génie civil (rénovation de façades à façades) représente le principal de l'investis-



© Iveco Irisbus



© Iveco Iribus

Le T Zen en Ile-de-France

sement. Enfin, le trolleybus guidé représente 8 millions d'euros du kilomètre. Il a une véritable plus-value en termes d'accessibilité car on sait faire accoster les véhicules à 3 ou 4 cm du quai. Le BHNS guidé est d'ailleurs sa version en moteur thermique (diesel, gaz ou hybride) et représente un coût de 7 millions d'euros/km. Pour un bus guidé ou un bus en site propre, il faut compter dans les 6 millions d'euros/km.

Le BHNS est une qualité de service (accueil, confort, information, accès à tous, fréquence, débit, vitesse commerciale, régularité et productivité). C'est donc un projet d'opérateur pour lequel le matériel est un outil. Le rôle des constructeurs est aussi de rompre la barrière psychologique des usagers dont beaucoup ne prennent pas les transports en commun parce qu'ils ne se reconnaissent pas dans le mode bus. Irisbus a donc



© Iveco Iribus

Scénarios d'aménagements intérieurs

travaillé sur ce vecteur d'image pour rendre le bus attractif. Luminosité, design profilé des faces avant, caches-roues, effets de style, caméras pour le guidage, tout y est. Les intérieurs ont été également redessinés: luminosité, apparition du bois, planchers en simili-bois, intégration de systèmes d'information. Cette nouvelle mentalité, ces nouvelles tendances ont profondément changé notre business puisque nous avons désormais un bureau de design

dédié aux missions qui étaient auparavant confiées au technico-commercial. Pour l'avenir, nous réfléchissons à un BHNS grande longueur modulaire. Il sera possible d'en adapter la longueur selon les heures de la journée, afin de faire des économies de CO₂ en heures creuses et en heures de pointe. Irisbus réfléchit également à la possibilité de transporter de la messagerie pendant les heures creuses, afin de repositionner son modèle économique.

“Il est temps que les constructeurs proposent des solutions plus simples”

Jean-Louis FOUSSERET,

président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon, maire de Besançon, membre du Bureau du GART



L'agglomération de Besançon, c'est 180 000 habitants répartis sur 58 communes périphériques dont la plus petite fait moins de 60 habitants. La ville-centre compte 130 000 habitants. Malgré cette hétérogénéité, le projet de TCSP a été adopté par la quasi totalité des communes. La particularité du Grand Besançon est la très grande utilisation des transports en commun: 25 millions de voyages par an, à raisons de 190 voyages par an et par habitant, ce qui est le double de la moyenne nationale. Pourtant, le service de transport actuel commence à pré-



senter des difficultés dans le flux de circulation. L'ensemble du matériel roulant perd 1 à 2 km/h de vitesse commerciale par an, sachant que 1 km/h représente 700 000 euros de déficits supplémentaires. Il fallait donc trouver une solution pour que ces transports en commun restent accessibles, peu chers et respectueux de l'environnement.

Le choix s'est porté sur le tram suite aux études qu'a menées la communauté d'agglomération sur la fréquentation et les seuils de rentabilité à atteindre. Trois raisons principales ont poussé le Grand Besançon à privilégier cette solution. D'abord, la longueur du tram est modulable et il est possible d'atteindre, grâce à l'adjonction de modules, une longueur de trente mètres. Cette longueur – offrant de plus grandes capacités d'accueil de voyageurs – n'était possible dans les rues étroites de la ville que sur un tram, et non sur un BHNS, trop complexe à manœuvrer. De même, le tram est plus étroit que le BHNS, ce qui facilite son insertion dans les rues de Besançon. Puis, le mode électrique est plus respectueux de l'environnement : actuellement, nous recensons 35 000 voyages par jour sur nos lignes. Prochainement, ce seront

45 000 et plus tard 60 000 voyages par jour. Enfin, à l'avenir, le tram-train va se développer. Faire un tram aujourd'hui, c'est s'assurer d'être équipé demain pour accueillir cette évolution.

En théorie le tram coûte 20 à 30 millions d'euros/km, une somme qu'une ville moyenne ne peut pas investir, même en passant le VT à 1,8%/an, ce qui représenterait dans le cas du Grand Besançon 28 millions d'euros/an environ. Il y a pourtant un marché en ce moment pour les TCSP de type tramway dans les villes moyennes, à condition de trouver un système optimisé. Il faudrait imaginer un concept à la dimension des villes moyennes. Il faudrait aussi organiser une plus large concurrence, et faire en sorte que les accords soient transparents. Enfin, il faudrait que le matériel roulant soit standard et réutilisable, tant dans le design que dans la sobriété et la solidité des aménagements et des stations. Pour le Grand Besançon, l'installation d'un tram est ainsi envisageable à 228 millions d'euros pour les 14,5 kilomètres. Il est temps que les constructeurs proposent des solutions plus simples pour les collectivités qui n'ont aujourd'hui plus les moyens.

“Les outils d’achat ont besoin d’être révisés”

Hubert PEUGEOT,

Alstom Transport, directeur Grands Comptes Collectivités



loppement, dont 80% en France. Mais Alstom ne conçoit pas que du matériel roulant, qui ne représente finalement que 50% de son activité. Alstom conçoit et entretient également des infrastructures (voies ferrées, caténaires, signalisation, maintenance, etc).

Lorsque Strasbourg a mis en place son nouveau système de transport, cela a été un véritable électro-choc qui a poussé Alstom à concevoir la gamme Citadis, qui s’est vendue à 1 500 exemplaires en France et dans le monde. Lorsque Besançon a initié son projet de transport guidé par rail et répondant à des critères d’optimisation, cela a été un deuxième électro-choc. C’est à ce moment-là qu’Alstom est entré dans le segment commercial des villes moyennes.

Alstom Transports, c’est 9 000 salariés en France répartis sur neuf sites industriels. Le constructeur investit chaque année 250 millions d’euros en recherche et déve-

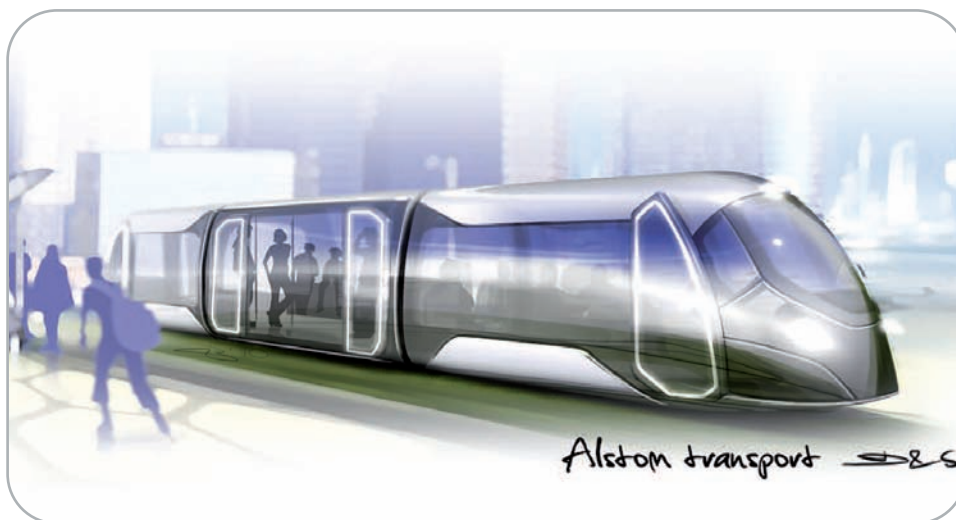
CITADIS Compact : ECO-RESPONSABLE

Un tramway respectueux de l’environnement



- Haut niveau de **recyclabilité** (98% des composants)
- **Réduction de la pollution sonore** (4 fois moins de bruit que le trafic automobile)

L'innovation industrielle au service de la mobilité durable



© Alstom

Pour deux raisons : d'abord parce que ce segment a subi de plein fouet une croissance des véhicules individuels de plus de 25% de parts de marché. En quinze ans, on est ainsi passé de 64% à 76%. Ensuite parce que l'Etat s'implique en promouvant les TCSP qui respectent des critères structurants, durables, capacitaires, et propres.

Sans vouloir opposer des modes qui demeurent complémentaires, Alstom s'est intéressé au tramway plutôt qu'au BHNS, pour trois raisons. Les émissions de CO₂ (BHNS = 86 g/passager/km. Tramway=7g) ; la capacité (25 à 50% de plus sur le tramway); la durée de vie (BHNS=15 ans. Tramway=30-35 ans). Par ailleurs, la conception des tramways Alstom prend en compte des paramètres de développement durable : le recy-

clage (la gamme Citadis a vocation à être recyclable à 98%); la baisse de la pollution sonore (baisse des émissions de bruit); l'efficacité énergétique (2,5 fois plus efficace qu'un système pneumatique).

Au-delà de ces avancées, l'innovation dans les contrats est nécessaire. Il faut prévoir plus de paramètres dans les choix des maîtrises d'ouvrage, afin de pouvoir faire des économies globales non seulement sur les investissements mais aussi sur l'exploitation. Aujourd'hui, cela reste difficile parce que les marchés publics ne sont pas conçus ainsi. Les outils d'achat ont besoin d'être révisés afin qu'on puisse à l'avenir travailler sur des formules sans études préalables – puisque déjà éprouvées ailleurs –, et que l'on puisse procéder à l'achat de matériels standards. Cela aura un impact économique

non négligeable. Ainsi, Alstom travaille à la conception de deux futurs tramways à destination des villes moyennes. Ils n'auront pas besoin d'avoir le même niveau de disponibilité que dans les très grandes villes, et le matériel ne sera pas sollicité comme un véhicule circulant dans une agglomération très dense avec des intervalles très courts. Cette approche peut générer des économies notables sur la concep-

tion du système. Alstom reste cependant convaincu qu'il ne faut pas absolument faire du low cost. La France a une vision de la qualité de vie en centre-ville qui est prépondérante. Le low cost est fabriqué à l'étranger, à bas coût de fabrication. Alstom s'efforcera toujours de faire du « Fait en France » et certainement pas du low cost. L'optimisation est visée, en terme de coût et de services à l'utilisateur.

Quelles attentes pour demain ?



L'exemple de Colmar

Gilbert MEYER,

*président de la communauté d'agglomération de Colmar,
maire de Colmar*



La communauté d'agglomération de Colmar regroupe 105 000 habitants répartis sur dix-huit communes. La ville-centre compte à elle seule 70 000 habitants. Le bassin de vie est constitué de Colmar et des neuf communes les plus proches. Les objectifs d'un organisateur des transports – quel qu'il soit – sont : l'optimisation du transport existant pour limiter la création d'infrastructures nouvelles ; l'amélioration des performances du système de transport desservant les quartiers et les communes alentour ; l'amélioration des performances énergétiques. Toutes les actions des élus tournent autour de ces trois paramètres.

Pour ce qui est de l'amélioration des performances énergétiques : 80% de la flotte fonctionne actuellement au GNV (gaz naturel), et la totalité dans deux ans. Pour ce qui est de l'optimisation, l'agglomération a misé sur la complémentarité des systèmes de transport : 20% des déplacements se font à vélo, une proportion très élevée due à l'investissement de 800 000 euros/an dans les pistes cyclables. Mieux, des vélos sont désormais mis à disposition. Pour 100 euros, chaque habitant peut faire l'acquisition d'une bicyclette, et en 18 mois, ce sont 10 000 vélos qui ont ainsi été placés. Enfin, le schéma de pistes cyclables a été étendu à toute la communauté d'agglomération.

L'agglomération de Colmar est lancée dans une dynamique volontaire. Elle a mis en place des parkings relais ; achèvera son schéma d'accessibilité en 2015, avec deux ans d'avance ; revoit actuellement son PDU ; expérimente le pédibus, l'auto-partage et le co-voiturage ; rend gratuit l'accès aux transports pour les plus de 70 ans. Enfin, 200 000 kilomètres de tracé des transports en commun ont été redistribués, ce qui a permis de baisser de dix minutes le temps d'attente sur les points de ramassage.



L'exemple du territoire de Belfort

Jean SIRON,

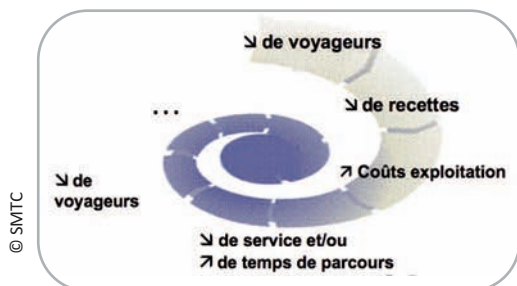
*premier vice-président du syndicat mixte des transports
en commun du Territoire de Belfort (SMTC90)*



Belfort compte 145 000 habitants, répartis comme suit : 50 000 dans la ville-centre ; 30 000 supplémentaires dans l'agglomération ; 65 000 dans la zone suburbaine. Depuis 2007, le SMTC90 a mis en place cinq services complémentaires : un service urbain (8 lignes, cadencées à 10 minutes), un

service suburbain (5 lignes cadencées à l'heure), un service de transport scolaires, un service de TAD pour les zones peu denses, un service de transports pour les personnes à mobilité réduite. Cela représente 7 millions de voyages par an, avec une augmentation de 2 millions de voyages depuis 2007. Comme dans la plupart des villes moyennes, les distances de déplacement sont courtes : moins de trois kilomètres en moyenne, dont beaucoup en voiture, mais aussi à pied. La mobilité augmente de 2% par an, le territoire déplorant peu de bouchons. Par ailleurs, les places de parking sont nombreuses (42 000 à Belfort), ce qui incite les usagers à venir en centre-ville avec leur voiture.

Lorsque la nouvelle équipe a repris la gestion du réseau en 2004, la situation était mauvaise, puisque l'AOT était le sixième réseau urbain le plus mauvais en fréquentation et perdait 200 000 voyages par an. Aussi a-t-il fallu remettre le système à plat. Les objectifs étaient simples : faire passer la part modale de la voiture de 56% à 42%, les transports en commun de 5,5% à 16%, le vélo de 1,4% à 5% et maintenir la part de la marche à pied et des autres modes de transport. Les enjeux étaient de fournir aux ménages des transports efficaces à prix raisonnables




La spirale coût d'exploitation/nombre de voyageurs

© SMTIC

• **Parts modales dans le Territoire de Belfort (2005) et objectifs du contrat de mobilité (2016)**

Voiture	56 %	▶ 42 %
Marche à pied	35,2%	▶ 35 %
Transport en commun	5,5 %	▶ 16 %
Vélo	1.4 %	▶ 5 %
Autres	1.9 %	▶ 2 %



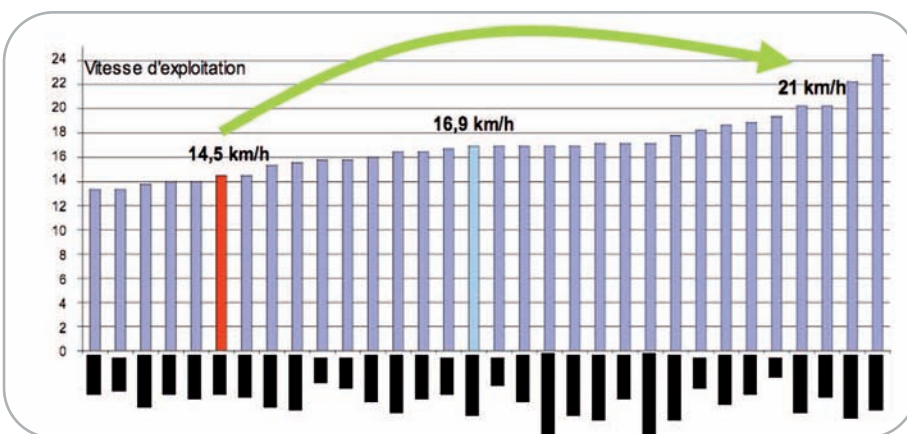
Effet Optymo 2 : parts modales actuelles et prévisionnelles.

afin que les plus modestes fassent un gain budgétaire important; offrir à tous la mobilité afin d'atténuer le cloisonnement et les ségrégations territoriales; réduire la pollution et les nuisances sonores ainsi que diminuer les accidents de circulation.

En conséquence, les changements ont été les suivants: tarifs abaissés à 0,8€ le billet; augmentation de la fréquence (dix minutes); augmentation

du linéaire de sites propres (multiplié par six); priorités aux feux; suppression de la vente à bord des véhicules (ce qui a permis de diminuer de 25% les temps de route); mise en place de la vidéosurveillance; création d'une identité visuelle via la marque Optymo; choix de bus GPL au design moderne; augmentation de la vitesse commerciale qui passe de 14km/h à 21km/h; simplification des tarifs (2 types de tarifs


© SMTIC



Augmentation de 14,5 km/h à 21 km/h de la vitesse commerciale des bus

© SMTC

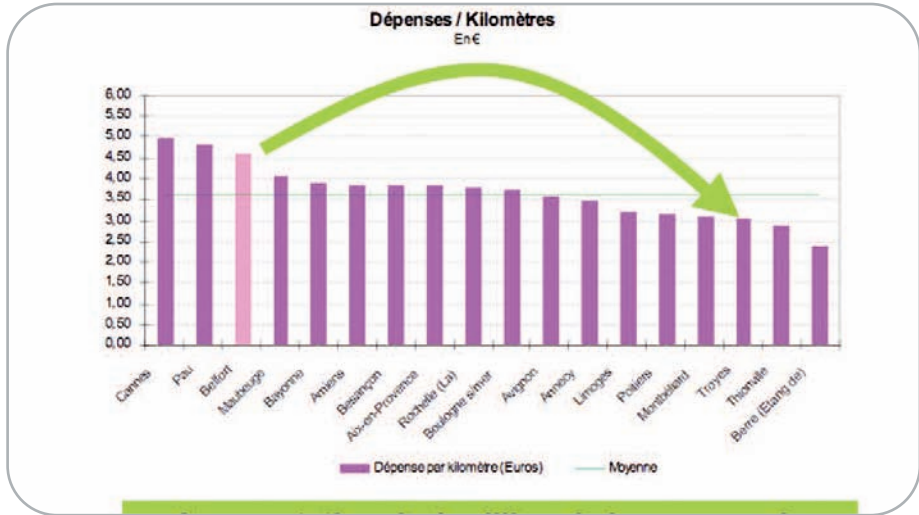


Quelles attentes pour demain ? 

SMTC90 a mis en place trois modes de paiement: le ticket magnétique, le ticket SMS (10000 sont achetés chaque mois, malgré un tarif de 1,5€ dont 0,7€ pour l'opérateur) et le pass Optymo. Le pass Optymo n'est pas un abonnement. C'est une formule plafonnée: l'utilisateur paie ce qu'il consomme et une fois atteint le plafond de 31 euros, le reste des transports est gratuit. Grâce à ce principe, aujourd'hui, 80% des voyages sont faits avec le pass Optymo dont l'acquisition est gratuite.

aujourd'hui, contre 75 auparavant). Enfin, le SMTC90 souhaite élargir sa clientèle aux salariés afin que ceux-ci choisissent spontanément les transports en commun. Cela implique un service de qualité, une politique commerciale et un usage facilité grâce au pass Optymo. Côté billettique, le

Grâce à toutes ces démarches, la fréquentation a augmenté de 50% entre 2007 et 2010. Ce qui représente 2 millions de voyages en plus. Pour l'avenir, le SMTC90 planche déjà sur Optymo 2 comprenant notamment un BHNS et une intermodalité accrue (stations de vélos et d'auto-partage) pour un coût total de 38 millions d'euros, financés en partie pour le VT qui passera de 0,5% à 1,5%.



Baisse du coût kilométrique de 4,60 € à 3,19 €. Augmentation de 1 km/an de l'offre de transport à budget constant.

© SMTC

L'exemple d'Amiens

Thierry BONTE, *deuxième vice-président d'Amiens Métropole*



Dans les années qui viennent, et après tous les efforts qui ont déjà été menés, Amiens Métropole veut encore augmenter la qualité de service sur son réseau (régularité, fréquence, vitesse commerciale) et améliorer les aménagements urbains afin que les transports en commun ne soient plus prisonniers du flux automobile comme ils le sont aujourd'hui. Car ces dernières années, le réseau de l'agglomération a vu sa vitesse commerciale baisser ainsi que sa fréquentation. Le territoire concerné par ces projets n'est pas seulement celui de l'agglomération d'Amiens Métropole (130 000 habitants, 33 communes). C'est aussi et surtout le territoire du Pays du grand Amiénois (12 communautés de communes, 330 000 habitants) qui nous pousse à prendre les en considération les 40% des salariés qui effectuent

chaque jour leur déplacements domicile-travail à l'extérieur d'Amiens. C'est là un chantier important.

L'ambition est d'abord de faire en sorte que le système ferroviaire soit revitalisé pour permettre aux personnes qui habitent à l'extérieur d'Amiens de prendre plus aisément le train. Cela concerne bien sûr les connexions avec l'interurbain, la revitalisation des gares intermédiaires, le développement des modes doux (vélos) et enfin la création de pôles d'échanges avec les transports urbains, pour – via des pôles relais – disposer de bus en nombre suffisant. L'ambition est ensuite de revisiter le PDU qui a été remis en chantier en 2009. Car au-delà de la politique de transport de passagers, c'est la politique de transport de marchandises qu'il faut développer, un axe qui est souvent minoré dans l'organisation des transports. Le futur TCSP d'Amiens Métropole reste à déterminer. Le choix définitif sera orienté par les demandes et les besoins des habitants mais aussi par les contraintes financières qui incitent à regarder d'abord la pertinence des projets. La création d'un TCSP quel qu'il soit ne peut pas être pensé isolément de la réorganisation d'un réseau. Car, chacun le sait, on ne résout pas tout en rabattant les lignes ordinaires sur le TCSP. Il faut donc penser la réorganisation du réseau classique en relation étroite avec la création du TCSP.



Demain, quel outil juridique pour gérer les transports ?

Gilles BOURDOULEIX,

président de la communauté d'agglomération du choletais, maire de Cholet, président d'Agir (Association pour la gestion indépendante des réseaux), membre du Bureau du GART



L'agglomération choletaise, c'est une ville-centre de 57 000 habitants, une agglomération de 85 000 habitants répartis sur treize communes, dont douze rurales. En janvier 2003, était créé un Etablissement public à caractère industriel et commercial. Dans le même temps, l'agglomération a tenu à mettre en place un plan global de déplacement, afin de mieux analyser la façon dont les Choletais se déplacent sur le territoire et d'améliorer le transport en commun par un système ad hoc. En 2010, ce sont 4 millions de voyages qui ont été effectués.

Or, quel outil juridique est le mieux adapté pour gérer les transports ? La SPL (Société publique locale) s'apparente à la SEM (Société d'économie mixte) à la différence près que les actionnaires sont tous publics. La SPL peut être un outil d'opportunité et un outil de développement. D'opportunité, dans la mesure où elle permet à une collectivité de disposer de la souplesse de gestion du secteur privé en même temps qu'elle lui permet d'échapper au principe de mise en concurrence. On peut dès lors imaginer une SPL entre une agglomération – qui a la compétence transports – et la ville-centre. Dans ce cas-là, il serait par exemple pertinent de constituer une SPL autour du stationnement et du déplacement : le stationnement serait du ressort de la ville-centre et le déplacement de l'agglomération. Elle est également un outil de développement, dans la mesure où une SPL entre des agglomérations et un département permettrait de gommer certaines différences de gestion, de mieux faire fonctionner les systèmes de transport dans les villes moyennes, et de pouvoir enfin compenser l'impossibilité pour de nombreuses villes de mettre en place un tramway.

Pour la création d'autorités organisatrices de mobilité durable

Roland RIES, *président du GART, sénateur-maire de Strasbourg*



La moitié des adhérents urbains du GART sont dans la catégorie des villes intermédiaires. Pour toutes, se pose la question de l'offre de stationnement, et plus précisément de sa localisation. C'est une question déterminante sur le choix modal, d'après une étude universitaire de la fin des années 1990. Cette étude, qui porte sur l'offre de stationnement comparée dans les villes suisses et françaises, se demande pourquoi, dans les villes suisses, le transport en commun compte entre 500 et 600 voyages par et par habitant, alors qu'en France à l'époque, on avoisinait les 140-150 voyages. Aujourd'hui, dans les villes les plus

performantes, il faut compter 200 voyages. Voici la réponse avancée : les villes suisses de taille comparable ont une offre de stationnement nettement inférieure à la nôtre, et plus chère. En France, l'offre de stationnement est souvent pléthorique et peu chère, voire gratuite. Toute politique modale doit donc d'abord répondre à cette question.

Quelles sont les spécificités des agglomérations de moins de 200 000 habitants par rapport aux très grandes villes ? Le travail qui a été fait dans ces quinze ou vingt agglomérations, ces vingt dernières années, commence à porter ses fruits. L'espace public en milieu urbain est rare et l'on prend conscience qu'il doit servir à autre chose qu'à stocker des véhicules ou pire, à aménager la circulation pour des véhicules à la recherche de stationnement. Une ville ne peut être ni un garage ni un nœud d'autoroute. Ces questions se posent aujourd'hui pour des agglomérations plus petites, surtout pour des villes à grande valeur patrimoniale, on l'a vu avec Amiens ou Colmar.

Le premier appel à projet pour les transports en commun en site propre, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, a été un succès, notamment au regard du nombre de projets déposés par les villes moyennes. Le deuxième appel à projet

Quelles attentes pour demain ?



est en progression, notamment grâce aux dossiers des agglomérations intermédiaires pour qui, désormais, les TCSP sont vitaux. La question financière est une autre problématique spécifique des villes intermédiaires. Il faut aujourd'hui penser la ville autrement, et cela vaut aussi pour les petites agglomérations. Il est impossible de demeurer sur les réflexes des années 1970, consacrées au tout automobile. Cette prise de conscience qui s'est faite d'abord dans les grandes villes est en trains de s'étendre aux villes intermédiaires et à l'ensemble du territoire. Avec le renchérissement du pétrole, les effets de la pollution sonore et l'augmentation des congestions dans les parties denses de nos agglomérations (on compte 1,2 personnes à bord des voitures en moyenne), nous, décideurs, sommes contraints de penser autrement. Les usagers sont prêts, lorsqu'on leur propose effectivement des solutions abordables.

Il est également nécessaire de penser globalement les politiques de mobilité. Il ne faut pas raisonner uniquement sur l'offre (BHNS, tramway, etc.) mais également sur les plans de circulation, les politiques de stationnement,

les alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture, l'auto-partage. C'est pourquoi nous militons depuis longtemps pour la création d'autorités organisatrices de mobilité durable. Car la politique de transports ne peut être l'addition de politiques sectorielles qui parfois peuvent se contredire les unes les autres, tel que créer un TCSP et augmenter en même temps le nombre de places de parkings. Il faut d'abord fixer l'objectif puis en déduire les applications quotidiennes. L'objectif doit être le transfert modal et la réduction de la pénétration automobile au cœur des villes. A partir de là, les politiques publiques intègrent le stationnement, le plan de circulation, l'auto-partage, le covoiturage, etc.

Quelle que soit la taille des agglomérations, il y a des constantes et des spécificités. Il est nécessaire de définir les problèmes généraux que rencontrent les villes intermédiaires – qui sont les mêmes problèmes que rencontreraient les grandes villes il y a vingt ans – et de définir avec elles des solutions spécifiques, tenant compte de leurs capacités financières et de leur caractère propre par rapport aux très grandes métropoles.

>>> *Il est également nécessaire de penser globalement les politiques de mobilité. Il ne faut pas raisonner uniquement sur l'offre (BHNS, tramway, etc.) mais également sur les plans de circulation, les politiques de stationnement, les alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture, l'auto-partage.*

Colloque du 6 octobre 2010 co-organisé par le GART et Amiens Métropole

Pôle communication

Gilles Averty
Valérie Rathier
Catherine Marion

Conception et réalisation de la maquette

Evelyne Simonin

Merci aux intervenants

Guilhem Bidoian	Jean-Pierre Bigorgne
Thierry Bonte	Gilles Bourdouleix
Christian Bourget	Caroline Cayeux
Valéry Cervantes	Gilles Demailly,
Jean-François Donque	Esther Dubois
Jean-Louis Fousseret	Denis Jullemier
Guy Le Bras	Jean-François Malbrancq
Gilbert Meyer	Hubert Peugeot
Roland Ries	Priscilla de Roo
Jean Siron	