les

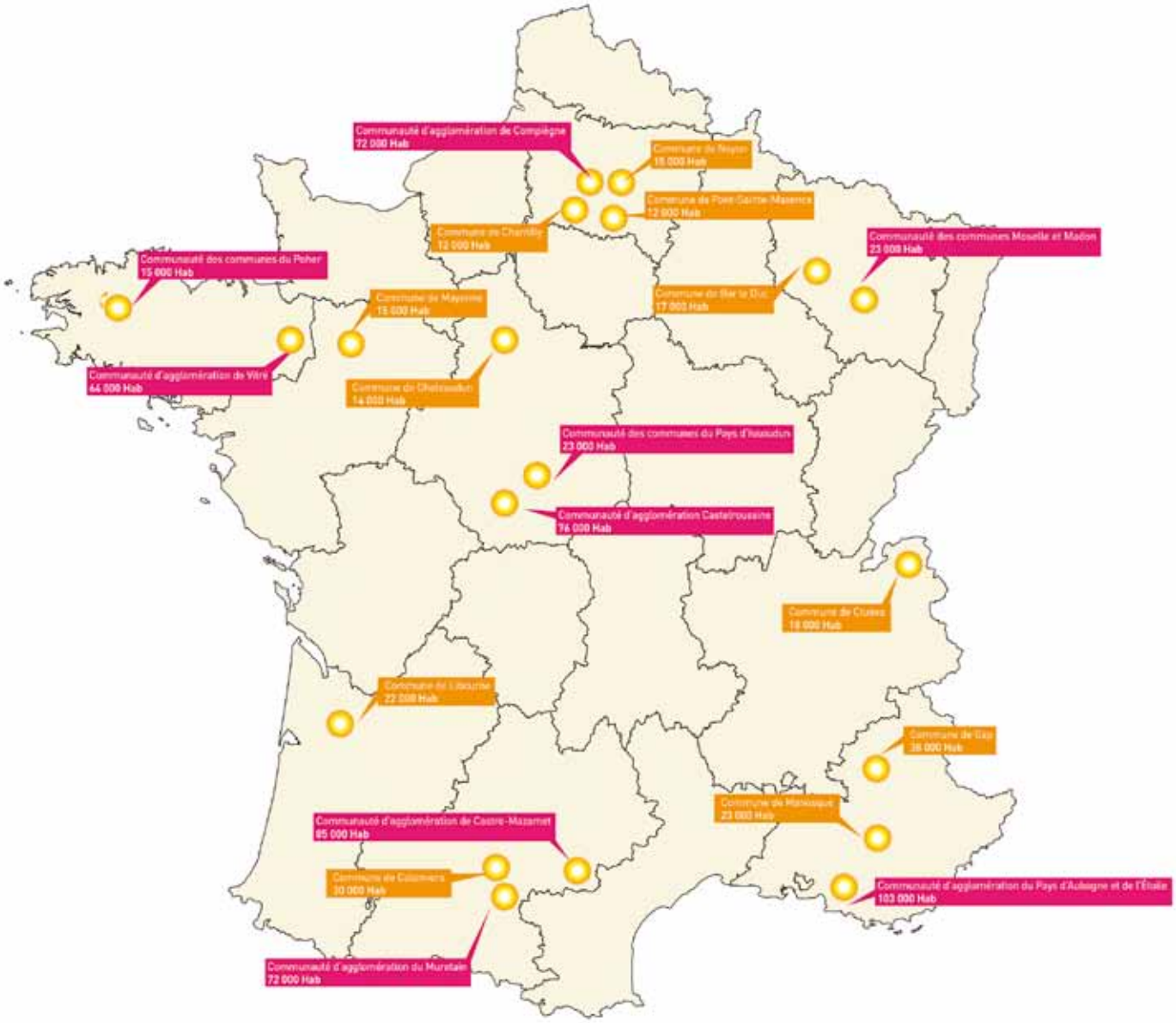
ACTES

De la première rencontre des collectivités pionnières dans la gratuité des transports publics

29 SEPTEMBRE 2011 AUBAGNE

LA COMMUNAUTÉ
PAYS D'AUBAGNE
ET DE L'ÉTOILE
www.agglo-paysdaubagne.com

COMPIÈGNE / CHANTILLY / NOYON / PONT SAINT MAXENCE / MAYENNE
POHER / BAR LE DUC / CHATEAU DUN / CLUSES / GAP / MANOSQUE
LIBOURNE / PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE / COLOMIERS / MURETAIN...



Légende

Commune ou intercommunalité appliquant la gratuité des bus

Intercommunalité

Commune

les bus de l'agglo

Page de gauche

Carte de France de la gratuité

Page de droite

Fronton de l'Agora d'Aubagne
le 29 septembre 2011

Bus gratuit aubagnais

Magalie Giovannangeli
Présidente de la Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile

MAGALI GIOVANNANGELI

–

Présidente de la Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile

Bienvenue à tous et à toutes, venus de tout près ou venus de plus loin. Je me présente, je suis Magali Giovannangeli, je suis présidente de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile et heureuse de vous accueillir.

Dans quelques instants, je passerai la parole à M. le maire d'Aubagne, vice-président de cette communauté d'agglomération, passionné de sa délégation des transports et particulièrement de la gratuité qui est notre question aujourd'hui.

Je voulais vous souhaiter la bienvenue et à travers ça, pour ceux qui ne connaissent pas le pays d'Aubagne et de l'Étoile, vous dire que vous êtes dans un pays à l'échelle de 100 000 habitants qui regroupe 12 villes et dont la commune centre est Aubagne, qui est à l'interface entre la ruralité, vous voyez autour l'écrin montagneux, et aux portes de Marseille. Evidemment, on est au pays de Pagnol, avec tous les atouts que ça peut représenter, peut-être une découverte pour vous, peut-être pas. En tout cas, ce qui est sûr, c'est que cette agglomération de 100 000 habitants avec son allure très provençale, tant dans son mode de vie que dans sa manière de montrer les villages et les villes dans une conception urbaine patrimoniale, est une agglomération qui a une personnalité très particulière, parce qu'aux portes de Marseille, donc avec des conditions politiques, sociales et économiques qui sont celles d'une agglomération aux portes de Marseille. Je dis cela parce qu'en 2010, 100 000 habitants ont dit « non » en réponse à un référendum qui posait la question de l'intégration forcée de Marseille. Ça donne une des facettes de la personnalité de notre territoire.

On est un peu au-delà du patrimoine, on est sur des choix politiques et partagés qui ont fait beaucoup débat, et qui placent notre communauté d'agglomération dans le débat sur l'aire métropolitaine marseillaise, là aussi, découverte ou pas pour vous. Ce débat fera sans doute aussi partie de notre réflexion, de notre façon de voir les choses, y compris sur les questions de gratuité.

Donc un territoire qui dit « non » à l'intégration forcée mais qui dit « oui à Marseille » parce que cette aire métropolitaine est composée de centaines de milliers de gens qui sont dans des conditions sociales pas toujours simples, dans une région autour de Marseille. Ici, on veut continuer à mener nos politiques, à faire nos choix, et on veut coopérer, donc c'est aussi une autre facette du pays d'Aubagne et de l'Étoile que je tenais à vous donner.

Ensuite, évidemment, il y a une découverte que vous ne faites pas, c'est celle de la gratuité des transports puisque c'est ce que nous avons en commun et qui va nous permettre toute la journée d'avoir un échange d'expériences sur une question qui fait toujours débat.

Vous avez dû l'entendre comme nous l'avons entendue en amont, beaucoup de gens qui l'ont décriée, qui n'y croyait pas, qui nous pensaient utopistes, irréalistes voire démagogues. Et une fois que ça a été installé, on a plus eu tout à fait le même avis. Je suis assez sidérée de voir un rapport aux chauffeurs qui s'est modifié, des jeunes qui disent qu'on les reconnaît, qui ont un droit supplémentaire, un droit à la mobilité qui finalement nous a permis de bien faire valider dans la tête des gens : liberté, égalité, gratuité qui crée un rapport humain complètement différent. C'est donc une belle expérience.
Dans cette journée je crois que c'est de ces questions là qu'il faudra qu'on échange entre autre. On aura des chiffres et des idées à confronter sans doute.
Ce qui est sûr, c'est que la question de la gratuité, dans la diversité géographique et/ou philosophique que nous représentons aujourd'hui, modifie le rapport à l'argent, modifie le rapport aux droits. Elle permet de se dire qu'il y a des actes de la vie qui peuvent sortir du secteur marchand. Cette idée est intéressante, elle est aujourd'hui en vogue dans le monde ! D'ou l'intérêt de confronter les expériences, de voir ce qu'elle peut représenter. Mais en tout cas, la gratuité des transports, qui nous rassemble, fait partie de ce mouvement là qui réfléchit la vie autrement qu'à travers des critères financiers, même si, derrière, il y en a énormément et qu'économiquement, ça demande beaucoup de réflexion et de travail pour les techniciens que je salue au passage et dont la tâche n'est pas toujours simple.
Donc, bienvenue à tous, j'ai envie que ce réseau se mette en place et ait une voie en France ou ailleurs.
Je vous remercie et passe la parole à M. le maire d'Aubagne.

Daniel Fontaine
Vice-Président chargé des transports, Maire d'Aubagne

DANIEL FONTAINE

–

Vice-Président chargé des transports, Maire d'Aubagne

Mesdames et messieurs bonjour, pour tout ceux qui ne sont pas de la région PACA, vous allez peut-être être surpris de voir qu'un certain nombre d'invités vont arriver en retard, mais pour les gens de la région, c'est une chose traditionnelle, non pas que l'on ait l'habitude de commencer les réunions en retard, parce qu'on est des gens qui sommes à l'heure, mais parce que les modes de transports de notre région sont obsolètes.
Les chaînes radio annoncent tous les matins les retards sur les lignes de TER, de 30mn, 45mn, et tout les matins, on écoute donc la radio pour savoir si on va pouvoir prendre le train. On écoute la radio aussi pour savoir si on va pouvoir arriver à temps si le bouchon entre Aubagne et Marseille nous retardera de 15mn, 30mn et je vous en passe des meilleures...
Donc une région dont la densité en population est grande et dont la question des transports interpelle, d'où ce regard tout particulier qu'il peut y avoir sur l'expérience du pays d'Aubagne et de l'Étoile par nos voisins et voisines qui sont un peu surpris de cette gratuité des transports.
Vous avez dû, les uns et les autres, être confrontés à la même curiosité, au même scepticisme. Pourtant, c'est l'objet de notre rencontre parce que nous pensons que c'est une idée qui avance, qui marche, que c'est une idée qui doit aller de l'avant et qui doit envahir positivement et pacifiquement notre territoire. D'ou l'idée de cette première rencontre des agglomérations et des villes qui se sont lancées dans cette belle expérience et qui ont envie de partager cette expérience, de voir quel est le bilan de cette idée très originale sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.
Il s'agit donc de voir les côtés positifs et les côtés négatifs, si il y en a, voir comment nous pouvons échanger de manière régulière, mais avec la légèreté de l'organisation, pour être meilleurs dans les initiatives que nous prenons, sachant que la question du transport est une question première et que nous devons en tant que communautés, villes, être attachés à la résoudre.
Je ne vais pas en dire plus dans la mesure où nous allons avoir l'occasion d'échanger pendant toute la journée, et comme les provençaux - les gens de Manosque ne me diront pas le contraire – ont la langue bien pendue, nous nous devons de la partager.
Nous avons parmi nous des témoins, des experts qui sont venus là pour écouter, pour pouvoir répercuter cette expérience et nous leur souhaitons la bienvenue et les remercions de s'être mobilisés pour cette journée.
J'ai oublié une chose que Magali a oubliée aussi, c'est que nous sommes trois autour de cette tribune et que donc l'organisation étant bien faite, notre jeune collègue n'a pas de ticket comme nous, ce qui peut laisser croire qu'elle est venue par hasard et s'est installée là parce qu'elle a vu qu'il y avait un bon petit déjeuner.
Donc, Nathalie Castan qui est notre responsable du secteur transports à la communauté d'agglomération, que je qualifierais de fine lame dans le sens où elle a porté le projet depuis le début avec son équipe et avec les bus de l'agglo, ex autobus aubagnais, ex tout ce que vous voulez; des gens qui sont avec nous dans le domaine des transports depuis que les transports existent à Aubagne.
Je tiens d'ailleurs à remercier les responsables qui sont venus nous écouter, ils sont donc service public, et délégataire

1 an de gratuité
dans les bus de l'agglo

de service public, une des raisons de cette réussite.
Nathalie Castan sera donc une des animatrices techniques de cette rencontre.
Une des traditions aussi dans cette cité, c'est que le maire de la ville fait tout ! Je suis arrivé en retard, j'ai oublié de vous servir le café, mais d'autres étaient là à ma place, mais on m'a aussi chargé d'être l'animateur des débats, ce qui fait une économie, entre parenthèse, on dit souvent que les élus ne font pas grand chose et gagnent grassement...Ici on est payé à ce que l'on doit être et on fait tout.
Nous allons donc démarrer.
Peut-être que Nathalie en préambule, vous pouvez dire un peu qui nous sommes ici et ce que nous faisons parce que nous sommes un peu les co-organisateurs et on pourra ensuite passer la parole à nos collègues pour qu'ils nous fassent part de leurs bilans, sachant que les médias ne tarderont pas à être intéressés par ce que nous faisons.
Donc on peut commencer de cette manière-là, Nathalie, peut être quelques mots de ce qu'est la gratuité à Aubagne et puis je vous propose de donner ensuite la parole à nos invités pour pouvoir développer ce qui est fait dans vos agglomérations ou villes.

« Nous pensons que c'est une idée qui avance, qui marche, que c'est une idée qui doit aller de l'avant et qui doit envahir positivement et pacifiquement notre territoire »

Nathalie Castan

Directrice du service Transport,
Communauté du Pays d'Aubagne
et de l'Etoile

NATHALIE CASTAN

–

Directrice du service Transport, Communauté du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Bonjour à tous, je vais vous parler un peu plus techniquement de notre réseau des bus de l'agglo.
Comme vous l'ont dit nos élus, le pays d'Aubagne, c'est 12 communes, un peu plus de 100 000 habitants.
On a un réseau de bus qui tourne avec 11 lignes régulières, un service de transport à la demande et des transports scolaires. Ce service est géré avec une délégation de service public confiée à la société Autobus aubagnais.
En 2008, lors de la campagne électorale, les élus ont pris comme engagement de mettre en place la gratuité et en mai 2009, on a donc instauré la gratuité complète sur notre réseau de transport.
La gratuité est sur tout le réseau que ce soit le transport à la demande, les bus scolaires et les lignes régulières.
La mise en place de la gratuité a nécessité un long travail d'un an non stop avec notre transporteur qui a permis d'avoir des résultats très positifs. Dès la mise en place de la gratuité, on a enregistré une augmentation plus que notable de la fréquentation, puisque, de mémoire, le premier mois on enregistrait plus de 50% sur nos lignes en terme de nombre de voyages, essentiellement sur nos lignes régulières et le transport à la demande. Sur nos lignes scolaires là, peu d'évolution: le réseau avait déjà dû capter une grande majorité de scolaires, par contre sur les autres lignes c'est une réussite.
Phénomène qui ensuite a continué à croître puisque de mémoire aujourd'hui on a dû dépasser les +140% d'augmentation sur nos lignes, par comparaison à l'année 2008, avant la gratuité. Nous avons donc un réseau qui a vu sa fréquentation largement augmenter, comme j'imagine dans toutes les agglos qui ont mis en place la gratuité.

« Phénomène qui ensuite a continué à croître puisque de mémoire aujourd'hui on a dû dépasser les +140% d'augmentation sur nos lignes, par comparaison à l'année 2008, avant la gratuité »

Peut-être dans notre cas une petite particularité au niveau technique, c'est qu'un an après la mise en place de la gratuité, on s'est interrogé justement sur cette nouvelle population qui prenait ces bus. Quel était le nouveau public qu'on avait réussi à capter sur nos lignes ?
On a donc mené une enquête en mars 2010, sur 1 semaine. On a interrogé 800 personnes sur le réseau, sachant qu'on transporte environ 10 000 personnes par jour, et on a essayé de cerner les nouveaux usagers de nos lignes.
Dans les documents qu'on vous a remis, il y a le détail de tout ça, donc là je ne vais pas rentrer trop dans les chiffres sinon à la fin de la journée, on aura tous une tête comme ça et ce n'est pas le but.
Par contre, j'aimerais plutôt revenir sur le ressenti, le qualitatif. On est souvent décriés en disant : « mettre en place la gratuité, ça va permettre à quelques collégiens de faire les deux arrêts de bus qu'ils ne feraient pas sinon ». Alors oui, c'est vrai, nous l'avons remarqué sur nos lignes, mais ce serait très réducteur de s'arrêter à ça, parce que, quand on a fait l'analyse de nos chiffres, on a vu que l'on avait capté beaucoup de salariés, beaucoup de jeunes, des scolaires, qu'on a capté aussi beaucoup de gens qui utilisaient le bus pour les loisirs, pour le motif achat.

Cela a créé un peu de mobilité, c'est-à-dire des gens qui n'auraient pas fait le trajet du tout en l'absence de gratuité. Là dessus, nous avons pris le parti de juger le caractère social de la chose; en effet, ces gens avant ne faisaient pas le déplacement, mais ils étaient, j'ai envie de dire, cantonnés dans certains quartiers de la ville, alors que, maintenant, la gratuité des bus leur permet de découvrir la ville et les villes, parce que nous avons remarqué que sur le territoire, les gens ont tendance à davantage se déplacer de ville à ville.
Vous verrez tous ces éléments là, cela nous a semblé intéressant de vous les livrer.
En parallèle à cela, une autre enquête a été menée sur un plus petit panel, une étude sociologique, dont vous aurez également les résultats, qui montre la perception de la gratuité, par la population, perception qui a été très positive, que ce soit chez les usagers mais aussi chez les non usagers.
Cette mesure faisait vraiment l'unanimité sur l'ensemble des publics.
Ce qui m'avait marquée, c'est que les gens ressentaient une certaine fierté sur leur territoire du fait de la gratuité des bus. C'est des bus qui circulent partout, on les voit. On a la chance d'avoir des véhicules qui ont été renouvelés, donc une flotte très belle avec une bonne qualité de service, les gens étaient fiers de ça et assimilaient cela à une bonne gestion de l'argent public. C'est-à-dire que, pour eux, on mettait des moyens pour les besoins en assurant une bonne qualité de service.
Je pense avoir donné quelques petits éléments.

DANIEL FONTAINE

Merci Nathalie.
Mesdames et Messieurs, vous avez la parole, à qui veut la prendre pour nous faire part de votre expérience, du moment où vous avez instauré la gratuité et de ce qu'il en est advenu aujourd'hui.

Paul Pluviaud

Vice Président, chargé
de la mobilité, Communauté
d'Agglomération Castelroussine

PAUL PLUVIAUD

–

Vice Président, chargé de la mobilité, communauté d'agglomération Castelroussine

Madame la présidente, Monsieur le maire, merci de cette initiative tout d'abord, c'est une bonne idée. Même de 700 km, je ne manque jamais de venir vous saluer. Effectivement, je représente la communauté d'agglomération Castelroussine qui, elle, a pris la décision beaucoup plus tôt. C'est le maire actuel, sénateur, président de la communauté d'agglo qui, en 2001, demeurait en pleine ville et voyait passer des bus presque vide. Sa profession de foi disait « nous instaurerons la gratuité des bus ». C'était quand même un pari risqué parce que, bien que nous avions la recette, penser gratuité aujourd'hui, il y a bien quelqu'un qui le paie ! En tant qu'ancien chef d'entreprise, je m'exprime encore plus fortement à ce niveau-là.
Mais il avait bien mesuré son affaire ! A l'époque, il me dit : « écoute, je devrais être capable de mener cette affaire là », je lui dis, « écoute, on va essayer ».

La gratuité a donc débuté sur la communauté d'agglomération Castelroussine qui était à l'époque dotée de seulement 6 communes, des communes plutôt urbaines, à l'exception d'une que l'on pouvait qualifier d'un peu rurale. Depuis, nous sommes 12 communes. Les communes qui nous ont rejoints sont des communes rurales. Première année, on a augmenté de 87% parce que, dès le mois de juillet 2002, on a démarré sur une modification du réseau avec un intéressement au profit des voyageurs après des enquêtes assez fouillées.
Alors parlons argent. Le VT ne satisfait pas totalement au budget de fonctionnement. On est à quelques dizaines de milliers d'euros, mais on est dans les clous, on est à peu près à 3,9/4 millions d'euros par an de VT. Nous sommes propriétaires, puisque nous sommes dans le cadre d'un marché (c'était une DSP qui a été transformée en marché), de 35 bus qui ont une ancienneté de pas tout à fait 7 ans, on est dans le cadre d'un nouveau marché avec HEULIEZ, on en a reçu 4 cette année, et en matière de fréquentation on était parti à 1 060 000 km réalisés à l'époque dans le cadre de la DSP, nous sommes aujourd'hui à 1 480 000. En nombre de voyageurs, nous sommes passés d'1 529 000 à 4 400 000 au 31 décembre de l'année précédente avec depuis le début de l'année, + 10%. Je ne m'attendais pas à tout ça. Très sincèrement j'étais sceptique. Les remarques que vous avez faites, nous avons eu les mêmes critiques, nous avons eu des interrogations de la part de personnes âgées qui considéraient qu'il y avait trop de monde alors qu'avant il n'y en avait pas beaucoup, alors il a fallu quand même faire preuve de pédagogie. On est en plein dans le cadre de la loi SRU parce que c'est une majorité de personnes défavorisées qui empruntent les bus.
On a remis en place un système de transformation avec une ligne structurée. Je dois dire que pour ce qui nous concerne, on y est arrivé, on est satisfait et on remarque à peu près les mêmes remarques... oui c'est ça, de la fierté, vous employez le terme fierté.
On a également créé l'interurbain, parce que chez nous, l'interurbain était réalisé par le CG, mais ils ont trouvé un texte qui leur démontrait qu'ils n'avaient plus le droit, venant du bout du département, de s'arrêter sur le territoire de la communauté d'agglo pour charger des voyageurs. Je me suis un peu insurgé parce que je me suis dit que

1 an de gratuité
dans les bus de l'agglo

ça allait coûter de l'argent ! Il n'y a rien eu à faire ! Donc, autrement dit, on a 3 lignes périurbaines qui nous coûtent 350 000 euros par an ! Ce n'est pas neutre ! Il a fallu ensuite adosser ces lignes périurbaines aux transports urbains, elles ont un moyen de communication sur la même gare routière, et à ceci s'ajoutent nos 1600 scolaires tout les jours de la communauté d'agglomération, avec des lignes mixtes puisqu'il y a quelques lignes qui partent en dehors de la communauté d'agglo et qu'on partage avec le conseil général.
Voilà, maintenant je suis ouvert à toute question si je peux vous répondre.

DANIEL FONTAINE

Merci de votre exposé. Alors Aubagne et Châteauroux ont un lien particulier, c'est eux qui nous ont accueillis alors que nous avions cette idée de gratuité, alors que nous avions besoin de conseils, de connaître leur expérience, et c'est eux qui nous ont, pour la première fois, accueillis. Nous avions fait les 800 km qui nous relient d'Aubagne à Châteauroux et nous avons de temps en temps l'occasion de nous rencontrer pour partager publiquement nos expériences. Merci beaucoup.
Messieurs Mesdames vous avez la parole.

« Très sincèrement, j'étais sceptique ; les remarques que vous avez faites, nous avons eu les mêmes critiques, nous avons eu des interrogations de la part de personnes âgées qui considéraient qu'il y avait trop de monde… »

« Il faut le dire, politiquement ce serait aller dans un mur que de retourner vers une tarification payante, donc c'est pas le souhait des élus. De toute façon, pourquoi revenir sur cette logique puisque c'est quelque chose qui fonctionne très bien depuis 30 ans ? »

BENJAMIN DELPLANQUE

–

Responsable du service transport à la communauté d'agglomération de la Région de Compiègne

Merci de votre accueil, je voulais commencer tout d'abord par excuser mes élus qui auraient bien souhaité être là, mes deux premiers vice-présidents transport, mais on a un conseil d'agglomération ce soir donc c'était assez compliqué.
Ça fait plaisir de faire cette rencontre, on s'était eu au téléphone, alors je sais pas si c'était avec vous Nathalie ou avec Marie pour évoquer cette idée, il y a quelques mois déjà. C'est appréciable d'avoir été contacté.
Pardon excusez moi, je représente la communauté d'agglomération de Compiègne qui se situe au nord de Paris, en Picardie, à 80km à peu près de Paris, avec cette particularité de bénéficier de l'attraction de la capitale, finalement plus que de la capitale régionale qui est Amiens. C'est donc une spécificité en terme de déplacements avec beaucoup de transferts vers Paris, pour le travail notamment.
Pour revenir sur l'historique, on a beaucoup été contactés sur ces sujets de gratuité parce qu'à Compiègne, on est le premier territoire à avoir mis en place la gratuité. Je pensais que Châteauroux était un peu plus ancien que ça mais je m'aperçois que pas du tout en fait.
C'est vrai qu'au début, c'était un réseau de ville, c'est un héritage historique finalement pour nous la gratuité, on peut le dire comme ça... ça existe depuis 1975, c'est donc quand même pas banal. On voit en terme d'expérience que c'est un choix qui peut fonctionner, mais on est beaucoup à le penser là, que ce soit en terme de changement sur le moment où on passe de la tarification à la gratuité, vous avez pu l'observer récemment.
C'est vrai que pour moi personnellement ou pour l'agglomération, on a plus forcément de regard sur ces changements, puisque cela existe depuis 1975, ça a presque toujours été gratuit. Le réseau en terme purement urbain existait en 1966 donc il y a eu quelques années avant que ça passe en gratuité, mais il n' y a pas vraiment de mémoire de ces moments-là. Le réseau tel qu'il existe aujourd'hui n'a jamais été payant, puisque la ligne qui existait en 1966 n'a pas laissé une trace incroyable.

Donc le choix de la gratuité est assez ancien, mais le réseau tel qu'il est aujourd'hui est plutôt récent puisqu'on est passé en réseau d'agglomération en 2005. Avant cela, l'autorité organisatrice était la commune, donc la ville de Compiègne. Aujourd'hui, le territoire de l'agglomération c'est 15 communes avec un nombre d'habitants en dessous des 75 000 habitants, avec une ville centre importante, un cœur d'agglomération de ¾ des communes qui font la majorité de la population du territoire, en nombre en tout cas, et donc le réseau urbain se concentre sur ce cœur d'agglomération. On a 6 à 7 lignes en comptant le dimanche. Particularité, on a une ligne du dimanche, qui elle, est payante, ça fait partie des bizarreries qui devront être corrigées. Le service du dimanche, c'est comme dans beaucoup de territoire très mince, on à 3 à 4 tours le dimanche, donc bon, on va dire que c'est une petite avarie...
Personnellement, quand je suis arrivé à l'agglo, j'ai eu un peu de mal à comprendre comment on pouvait avoir un réseau gratuit du lundi au samedi et payant le dimanche. Mais on va dire que c'est quelque chose qui est venu un peu en plus. Mais, justement, ça traduit aussi les évolutions qu'on a encore à faire malgré cette histoire de la gratuité qui est assez longue.
Comme je le disais, on a un réseau assez jeune, constitué de petits services qui se mettent les uns avec les autres. On a une structuration de service qui est proche de la

votre à Aubagne, dans le sens où on a le réseau urbain central, des lignes à la demande qui là, par contre, sont plutôt sur un modèle Saint-Brieuc, c'est-à-dire avec des taxis qui sont là pour faire du transport collectif à la demande, donc en convention, je le précise... Bien souvent pour les détracteurs, c'est une question qui vient... Donc on est pas du tout dans cette logique là, logiques de groupages etc... Là ou on a du chemin à parcourir, c'est que c'est un transport à la demande qui, lui, est payant, mais c'est différent.

On a différent mode de contrat, chacune de nos offres à son propre contrat, ça fait partie des évolutions que l'on veut mener, à savoir comment on peut relier et donner encore plus de cohérence à l'ensemble de l'offre surtout en terme de circuits scolaires et de circuits urbains sur un seul et même marché ou DSP.

Nous, on est sur des marchés publics, de 8 ans, on n'est pas propriétaire de nos véhicules, c'est une autre question que l'on se pose très sérieusement, on a une échéance de nos marchés à la fois urbains et scolaires qui arrive en 2013, et c'est vrai aussi que la rencontre d'aujourd'hui pour l'agglomération était importante de ce point de vue là pour voir comment vous fonctionniez tous, au niveau de l'investissement en matière de véhicules, parce que c'est vrai qu'historiquement, on a cette habitude de confier ça à notre prestataire de service qui est maintenant rattaché au groupe Veolia.

Aujourd'hui, la donne a un peu changé, on a des possibilités d'investir, non pas parce qu'on croule sous un budget faramineux mais parce qu'on a un partenaire nouveau qui est le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise. C'est un syndicat mixte issu de la loi SRU donc qui rassemble toutes les autorités organisatrices de l'Oise, plus la région, ce qui en fait une particularité supplémentaire. C'est une structure qui perçoit un VT additionnel, donc on ne peut pas augmenter le notre, ou difficilement, mais on profite également de ce que peut nous apporter le syndicat mixte avec qui on réfléchit sur différents aspects et qui peut financer et aider les autorités organisatrices à investir et à inventer de nouvelles choses, l'idée étant de simplifier la mobilité autant que possible.

Tout cela crée de l'émulation, je ne parle pas spécialement de ce syndicat mixte, mais plus de se regarder, de faire les choses ensemble, de prendre exemple les uns sur les autres. Je prends l'exemple de l'Oise, Chantilly n'est pas encore arrivée, c'est un plus petit réseau, mais mine de rien, c'est un réseau gratuit. On a la ville de Noyon qui est un réseau gratuit également, et je crois Crépy-en-Valois, mais c'est très récent, donc plein de petits territoires, finalement, dans l'Oise tout l'Est du département est en gratuit.

Je pense aussi que l'intérêt de ces réseaux est d'avoir une émulation et de montrer à quel point ça peut être efficace, peut-être jusqu'à un certain seuil, je ne sais pas, Aubagne est un petit peu plus grand, mais quand même, en nombre d'habitants, vous dépassez la barre des 100000, c'est pas rien, on en est un peu loin.

Je ne sais pas si ça pourrait fonctionner sur des réseaux plus grands, mais j'ai tendance à penser que si on arrive à le faire facilement, ça doit être réalisable à une plus grande échelle, avec un peu plus d'efforts peut-être. En tout cas, c'est, vrai qu'en terme de financements jusqu'à présent on a pas eu de grandes difficultés... N'allez pas penser qu'on est riche et qu'on a de l'argent qui sort de partout, mais c'est vrai que le versement transport nous aide à financer quasiment toutes les dépenses en matière de contrat de transport, surtout l'urbain, on le dépasse.

Pour le scolaire, on a la même question, le fait de prendre la compétence transport dans tout son ensemble, fait qu'on doit gérer le réseau dans tout son ensemble, peut-être que ce qu'il faut, c'est arriver à bien négocier avec le conseil général qui nous subventionne en partie.

On arrive à un budget à l'équilibre, mais c'est vrai qu'on a beaucoup de questions qui se posent si on veut aller plus loin, avoir un réseau plus attractif, beaucoup plus de monde, et de non captifs, des gens qui ont des horaires plus contraignants. Le fait d'évoluer vers ça, va nécessiter des investissements supplémentaires et on est arrivé un peu à un effet de seuil. On a de moins en moins, ou en tout cas nos ressources stagnent car le VT a tendance à diminuer ou à stagner au mieux, en tout cas il n'augmente pas. Par contre nos dépenses continuent d'augmenter, et je crains que, dans 2 ans, quand on va renouveler nos marchés publics, les prix soient plus élevés qu'en 2005, on verra.

En tout cas, j'ai fait un tour dans tous les sens, mais j'espère vous avoir donné un aperçu d'une première expérience.

En tout cas, nous, à Compiègne on a cette expérience là depuis assez longtemps, et c'est quelque chose qui fonctionne très bien, c'est un acquis sur lequel il n'y a même pas débat. Il faut le dire, politiquement ce serait aller dans un mur que de retourner vers une tarification payante, donc c'est pas le souhait des élus. De toute façon, pourquoi revenir sur cette logique puisque c'est quelque chose qui fonctionne très bien depuis 30 ans, avec des véhicules de très bonne qualité parce qu'on les renouvelle à chaque marché. C'est vrai que ça pose la question de la propriété, si on en est propriétaire peut-être que la durée d'amortissement est plus longue ? Après c'est toute une politique à mener pour arriver à renouveler cela assez régulièrement. C'est une des questions qui sans doute mériterait d'être développée.

Mais je vais laisser la parole, je finis par être trop bavard.

« Sur le réseau, on n'a pas noté d'augmentation des incivilités, moi j'explique ça de deux manières, un : parce qu'il y a l'aspect payant qui est toujours générateur de conflits avec les contrôleurs ; deuxièmement : je pense que le fait de récupérer sur les lignes des personnes autres fait une mixité qui calme tout le monde, et puis de toute façon, ceux qui sont pénibles, on les avait déjà »

GRÉGOIRE BOYER

–

directeur de la régie des transports, communauté d'agglomération Castres Mazamet

Je prends la parole, je suis Grégoire Boyer, je viens de Castres-Mazamet, de la communauté d'agglomération, je suis directeur de la régie des transports puisqu'on exploite les transports en régie.
Permettez-moi d'abord d'excuser les élus qui n'ont pas pu faire le déplacement et mon directeur général des services.
Sans rentrer dans le domaine politique parce que c'est pas mon rôle, il faut savoir que dans la vie rien n'est gratuit, et si le coût du billet qui est toujours marginal, n'est pas payé par l'usager, il est payé par le contribuable. Depuis qu'on est passé en gratuité, je l'ai rappelé assez souvent... Alors sur Aubagne, il me semble que vous arrivez à couvrir le coût avec le VT, mais chez nous, c'est pas tout à fait le cas, j'y reviendrai.
Vous avez l'historique dans la note, on est passé de manière progressive à la gratuité. Je suis revenu à Castres en 2002, (je travaillais avant en région parisienne dans une filiale de Veolia), et on avait déjà des cartes de gratuité qui étaient émises par le centre communal d'action sociale de la ville de Castres et qui compensait la régie à niveau minime par rapport aux tarifs usagers normaux. Donc 2002, 2003, Castres a donné en concession un parking enterré de stationnement, et pour financer le parking, a donné à la société concessionnaire la gestion du parking de surface, donc on avait un stationnement qui était payant en centre-ville mais qui est devenu un peu plus payant, parce qu'avant pour payer, il fallait vraiment avoir un sens du service...
Donc ont été étudiés, à cette époque-là, les parkings gratuits à l'extérieur et on a mis en place une navette qui s'appelle chrono-libellus, avec une fréquence toutes les 10mn, qui faisait le tour des parkings gratuits et qui ramenait les gens en centre-ville, alors je parle pour Castres, je vous parlerai après un peu de la géographie car c'est important pour la communauté d'agglomération. Sur Castres, on a un hyper centre et, avec des lignes diamétrales, ça nous permettait de ramener des gens sur le centre-ville, de dispatcher les gens au nord et au sud de l'écusson de manière à ce qu'ils puissent prendre le bus qui les amène dans leur quartier. Donc, ça a été un net succès, et en 2008, l'ancien maire de Castres qui a été réélu avait mis dans son programme la gratuité des transports avec une particularité, une explication assez logique c'est qu'on avait une couverture des dépenses de la régie par les recettes directes relativement faibles puisqu'on était à 11 ou 12% du coût de la régie, avec 4 ou 5% des cars du CCAS. La demande venait de la commune de Castres.

Rapidement, je vous situe géographiquement : on a une communauté assez particulière puisque c'est Castres-Mazamet, on est une des deux seules communautés d'agglomération bipolaires sur la France avec Montceau-les-Mines. Donc c'est une communauté d'agglomération de 83 000 habitants avec deux pôles, Castres, qui est la ville principale, en gros 45 000 habitants, mais qui n'est pas du tout la ville centre puisqu'elle est excentrée à l'ouest de la communauté, et vous avez un deuxième pôle situé à 20 km qui est le pôle de Mazamet, lui-même divisé en deux communes, Mazamet et Roussillon, avec un trait arbitraire en plein milieu de l'agglomération. Donc Castres, c'est une ville qui vivait plutôt du textile, et Mazamet plutôt du cuir, d'ailleurs, il y a 40 ans, Mazamet c'était la plus grande banque de France puisqu'il y avait de l'export de cuir qui générait un chiffre d'affaire très important. C'est une ville qui a beaucoup de friches industrielles, qui est en train de remonter, mais on n'a pas un potentiel fiscal énorme.
Sur Castres, on a les laboratoires Pierre Fabre qui génèrent à peu près 35% du potentiel fiscal de la ville.
Tout ça pour dire que, géographiquement et pour les transports, c'est un peu compliqué à organiser puisqu'on a un réseau historique sur le Castrais qui a été transféré à la communauté d'agglomération en 2000 et un petit réseau urbain sur le Mazamétain avec deux véhicules et deux lignes qui fonctionnent du mardi au samedi uniquement.

En 2008, après les élections, le maire de Castres a demandé au président de la communauté d'agglomération de passer en gratuité. Alors, on est allé un peu plus vite que vous puisqu'en octobre 2008, on est passé en gratuité totale, c'est l'avantage la régie... Après il y a des désavantages aussi, sur les véhicules, j'en parlerai tout à l'heure. Donc, 1er octobre 2008, on est passé en gratuité totale sur le réseau castrais, sur le réseau mazamétain, et sur mobi-libellus qui est un service de personne à la demande pour personnes à mobilité réduite. Donc, le tpmr est gratuit sur l'ensemble de la communauté, reste payant le transport à la demande puisqu'on est sous convention avec des taxis pour gérer les 12 communes à dominante rurale. Les élus n'ont pas souhaité le passer en gratuité parce c'est un territoire très diffus, et on a du mal à faire du regroupement, là on est quand même pas dans du transport collectif. Après, se pose la question de l'équité dans le transport, mais pour le moment, on a tranché en disant que ce n'était pas un transport collectif, donc on a appliqué un prix différent.
Globalement, le VT c'est 2,9 millions par an, ça couvre à peu près 80 à 85% du coût des transports sur la régie, avec une participation des communes de Castres et Mazamet qui compense la perte de recettes directes sur la base de l'année 2007.
Sur le territoire, on a aussi des conventions avec le Conseil Général qui vont arriver à terme l'an prochain, sur tout ce qui est transport scolaire. Donc, tout ce qui est transport scolaire qui était assuré, avant la prise de compétence transport par la communauté d'agglomération sur notre territoire, continue d'être exploité et géré par le Conseil Général par le biais d'une convention ainsi qu'une ligne interurbaine qui traverse le territoire parce qu'il faut savoir que d'un bout à l'autre de l'agglo, il y a 50km. En ce qui concerne le transport urbain, on a deux zones, la zone de Castres agglomérée représente à peu près 30% de la surface de la commune, la commune de Castres est quasiment aussi étendue que la ville de Paris pour 45 000 habitants, c'est très diffus, très difficile à organiser des transports en commun, car, par définition, les transports en commun sont faciles à organiser là où il y a des zones denses de population.

En 2008, on a augmenté du jour au lendemain la fréquentation de 75%. Il faudra peut-être qu'on parle des comptages parce que nous n'avions pas de données, on avait un vieux système billettique et là, j'ai quelques véhicules qui sont équipés du système le plus basique possible pour avoir quelques chiffres. Sur les véhicules, on gère les véhicules puisqu'on est en régie, la seule complexité de la chose, c'est qu'on est soumis aux marchés publics, et à chaque fois qu'on renouvelle les véhicules, on se demande qui va sortir du chapeau parce que là, on a déjà quatre marques différentes sur le parc, pour un parc de 25 véhicules, ça nous pose un gros problème de gestion des pièces détachées, de formation des mécaniciens, c'est quelque chose qui n'est pas évident. Les constructeurs ne sont pas très chauds pour faire des marchés pluri annuels parce qu'ils ne savent pas si, dans trois ans, ils auront les mêmes véhicules. Pour finir sur la gratuité, il y a eu un gros débat au niveau du conseil communautaire parce que tout le monde n'était pas d'accord pour la gratuité. On est parti sur une période probatoire, expérimentale de 15 mois jusqu'à fin 2009, et au vue des résultats, les élus ont validé cette gratuité. C'est ce qu'on disait tout à l'heure, une fois qu'on passe en gratuité, il y a un cliquet, un point de non retour, c'est pas du tout évident de revenir en arrière, et j'ai bien insisté auprès de mes élus sur ce point là, que politiquement si on passe à la gratuité, on peut plus revenir en arrière, les gens ne comprennent plus.
Sur la fréquentation, on a également beaucoup de scolaires et de personnes âgées qui se plaignent effectivement du monde dans le bus. On a aussi des actifs qui prennent le bus, avec un bémol, c'est que vu les ressources qu'on met en place, on a quand même, entre deux passages de bus par heure, 30/35 mn de fréquence... J'ai l'habitude de dire que quand on fait de l'inter urbain en ville, pour quelqu'un qui travaille c'est compliqué... Souvent ils font l'essai puis reviennent à la voiture parce que parfois ils doivent attendre 20mn... Donc ils le font une fois, deux, et reviennent à la voiture... C'est un problème.
Sur le réseau, on n'a pas noté d'augmentation des incivilités, moi j'explique ça de deux manières, un parce qu'il y a l'aspect payant qui est toujours générateur de conflits avec les contrôleurs, deuxièmement, je pense que le fait de récupérer sur les lignes des personnes autres, fait une mixité qui calme tout le monde, et puis de toute façon, ceux qui sont pénibles, on les avait déjà.

Au niveau social, en tant que directeur, entre le moment où ça a été annoncé dans la campagne, le moment où le maire a été élu, le moment où on a dit on le fait, le 1er octobre 2008, j'ai eu une grosse inquiétude de mes conducteurs, les syndicats s'y sont mis, on a retravaillé le règlement intérieur, on a gardé les contrôleurs qui en interne servent d'agents de maîtrise, s'est les courroies de transmission entre la direction et les conducteurs. On a donc retravaillé tout ça, tout s'est bien passé, on a quasiment pas d'incivilités, on en a toujours un peu comme toujours, des agressions verbales, mais on est jamais au delà.

DANIEL FONTAINE

Merci beaucoup.
Je vous propose de continuer les témoignages.
On voit à travers les témoignages que nous sommes dans des contextes économiques, sociaux différents. On peut constater aussi des trois premiers intervenants, la question du non-retour. Une fois que la gratuité est installée, il faut la gérer, mais si on la supprime, personne ne comprendra. Il y a donc là un attachement à quelque chose qui, pour nous, peut sembler être une habitude mais qui sera intéressant de faire partager à d'autres.
Lorsque nous aurons fini notre tour de table, ce que nous pouvons proposer, c'est de donner la parole à la communauté d'agglomération de Carcassonne qui est venue, très intéressée par le projet, à nos techniciens, nos experts qui sont présents et qui pourront poser un certain nombre de questions à nos intervenants, et un échange pourra s'établir.
Merci, Monsieur, de nous avoir fait découvrir la particularité de Castres et de Mazamet qui m'avait échappée avant la présentation très fine que vous avez faite de votre territoire.

Qui souhaite poursuivre ?

MARIE GEOFFROY

–

directrice du service transport à la communauté de communes de Moselle et Madon

Je viens de la communauté de communes Moselle et Madon, en Meuthe-et-Moselle, et je suis directrice de la régie des transports du réseau T'MM. Je représente les élus qui n'ont pas pu venir aujourd'hui à Aubagne.
La communauté de communes compte 23 000 habitants pour 12 communes. C'est un territoire péri-urbain et rural, ancien bassin sidérurgique, qui se situe au sud-ouest de Nancy.
Concernant les flux de déplacements, Moselle et Madon est une agglomération très fortement liée avec le Grand Nancy.

Conformément à une forte volonté politique de développer les transports collectifs, la communauté de communes a pris la compétence transport, non obligatoire, en 2003. Le réseau T'MM a été mis en service commercial en 2005 avec l'instauration du versement transport, la même année.

A l'époque, la tarification mise en place était calquée sur celle appliquée sur le réseau du Grand Nancy. L'idée était de créer un réseau interne à la communauté de communes pour le rendre complémentaire des réseaux du bassin de vie nancéien et participer à la politique globale en intégrant le syndicat mixte des transports suburbains de Nancy.
La communauté de communes se situe en effet sur le périmètre du syndicat mixte, mais pour des raisons politiques et financières, n'y adhère pas.

La décision a été prise d'instaurer la gratuité complète sur le réseau au printemps 2007, pour une mise en application en septembre 2007.

Le réseau est exploité en régie publique et est constitué de 3 lignes régulières qui comptent environ 300 000 km commerciaux par an et un service de transport à la de-

« La gratuité des transports est une belle expérience, mais beaucoup de questions se posent concernant le budget et les relations avec les réseaux voisins, et à cela s'ajoute la question de la réforme des collectivités »

mande pour les personnes à mobilité réduite et pour les personnes de plus de 70 ans qui, lui est payant. Bien que se pose la question de l'équité, l'usage de ce service à la demande explose. Les élus ont choisi de le laisser payant car il coûte très cher sur un territoire diffus. De 2 euros, le trajet est passé à 1 euro en 2007.

La régie tourne avec une quinzaine de personnes dans le service dont 11 personnels roulants, et 9 véhicules de 9 à 60 places. Quelques services sont délégués à un prestataire privé mais le contrat arrivera à terme à la fin de l'année scolaire. D'une manière générale, une quinzaine de véhicules est nécessaire pour assurer l'ensemble des services, y compris scolaires qui, depuis peu, sont complètement intégrés au réseau urbain.

En terme de fréquentation, le passage à la gratuité en 2007 a fait exploser l'usage. Dès la première année, on a eu +150% de fréquentation, donc il a fallu gérer très vite la demande en adaptant le matériel et le service offert. Depuis, la fréquentation ne fait qu'augmenter, par exemple en 2008, le réseau a compté 80 000 voyages et en 2011, on dépassera 150 000 voyages, donc on aura doublé en 3 ans.

En ce qui concerne le budget, avant la gratuité, le VT représentait 80% du budget et, cette année, le VT ne représentera que 40%. L'essor du service coûte cher à la collectivité.

Par ailleurs, la gratuité est un élément à prendre en compte dans le développement de l'intermodalité. Le territoire Moselle et Madon est traversé par les réseaux TER, départementaux et suburbains à destination du Grand Nancy, mais le réseau T'MM est le seul gratuit, ce qui peut constituer un frein à l'intermodalité dans le cadre de l'homogénéisation tarifaire.

Les élus doivent par ailleurs négocier une éventuelle adhésion au syndicat mixte des transports, avec une multitude d'autorités organisatrices dont les réseaux sont payants, dans un contexte géographique élargi, puisque les enjeux en terme de déplacements se situent à l'échelle du SCOT du sud Meurthe-et-Mosellan, le plus grand de France avec 400 communes.

Concernant les avantages de la gratuité, je rejoins tout à fait ce qui a été dit tout à l'heure par rapport au ressenti des habitants, à leur fierté de pouvoir accéder librement au réseau de transport en commun. Les habitants se le sont complètement appropriés avec des véhicules neufs tout à fait respectés et des chauffeurs également bien respectés.
Les chauffeurs se sentent bien au sein de la régie, certains viennent du secteur privé et ont déjà dit que « pour 500 euros de plus, ils ne repartiraient pas dans le privé ».

La gratuité des transports est une belle expérience, mais beaucoup de questions se posent concernant le budget et les relations avec les réseaux voisins, et à cela s'ajoute la question de la réforme des collectivités.
Moselle et Madon risque d'être très impactée par les nouveaux schémas de coopération intercommunale. Aujourd'hui à 12 communes, la communauté pourrait passer à 19 communes et gagner près de 10 000 habitants. Les conséquences pour le réseau de transport seront importantes.
A terme, au-delà d'une adhésion au syndicat mixte des transports, pourrait se dessiner un périmètre de transports urbains unique pour tout le bassin de vie de Nancy. Dans ce cadre et compte tenu de la difficulté de revenir à un service payant, la gratuité constituera un élément important dans la politique globale des transports.

Affiches teaser avant la mise en place de la campagne gratuité des bus de l'agglo

DANIEL FONTAINE

Merci, on s'aperçoit à travers les présentations des uns et des autres, qu'il y a un certain nombre de questions qui se retrouvent, dans les interventions, et qu'il y a aussi, une série de questions sur lesquelles nous allons devoir débattre.

La question de l'intercommunalité est une vraie question. Est-ce que les communes demain auront toujours la liberté de leurs actions et pourront exister telles qu'elles sont ?

On s'aperçoit qu'il y aurait un risque de remise en cause de leur indépendance dans les choix qu'elles ont, en ce qui nous concerne, dans la question des transports. Je peux vous dire que les élus des Bouches-du-Rhône ont là dessus un avis, clair et majoritaire, quelles que soient leurs tendances politiques.

BRUNO MARTIN

–

Elu chargé des déplacements urbains, Ville de Manosque

Bonjour, je suis Bruno Martin, l'élu aux déplacements urbains de la ville de Manosque. Alors, pour situer un peu Manosque, c'est une ville de 23 000 habitants mais qui, aujourd'hui, est soumise à des enjeux qui ne dépendent pas forcément d'elle. Nous sommes dans la région PACA qui a connu une évolution démographique très importante, et la ville de Manosque est située à 15km du site de Cadarache qui voit arriver le projet ITER qui est un investissement de plusieurs milliards d'euros et qui a de gros impacts sur le territoire.

L'arrivée de ce projet ITER sur la ville a engendré un bouleversement de la géographie de la ville puisque nous avons de nouveaux quartiers qui sortent de terre, que nous avons inauguré l'année dernière un nouvel hôpital, et l'école internationale Provence Alpes Côte d'Azur qui sont de gros investissements sur une petite ville de 23 000 habitants.

Le choc démographique s'en ressent, tous les ans, nous gagnons 400 habitants, il faut donc les accueillir. Ces gens-là attendent des services, donc aujourd'hui le rôle des élus est d'accompagner les Manosquins à changer leurs habitudes. Il faut que nous les accompagnions à vivre Manosque autrement, et la problématique du transport urbain c'est en fait un outil qui nous permet d'organiser le développement de la ville, d'organiser la gestion des déplacements.

Nous sommes passés à la gratuité en 2010, nous avons profité d'un renouvellement de notre délégation de service public pour lancer un nouveau marché. En même temps que nous avons instauré la gratuité, nous avons instauré le VT. Pour vous donner un ordre d'idée, l'ancien réseau avait un budget de fonctionnement de 550 000 euros par an, nous sommes passés aujourd'hui à 1 100 000 euros par an, et le VT, lui, fait la différence.

Donc, globalement aujourd'hui, le budget de fonctionnement est équilibré, 50% par les contributions de nos concitoyen, et 50% par le VT pour la ville, le coût est constant. Aujourd'hui, ce qui nous importe, c'est de prendre le pouls de ce qui se fait dans les autres agglomérations parce que nous l'enjeu, c'est ce que M. le maire d'Aubagne venait d'évoquer, pour nous, c'est donc le passage à l'agglomération.

Actuellement, Manosque est en communauté de communes qui regroupe 13 communes, 37 000 habitants sur un périmètre rural. Demain, nous allons passer en agglomération sur un périmètre qui va faire 40 km d'est en ouest, 25 km du nord au sud, avec des zones de densité très diverses, avec dans la vallée de la Durance, plutôt des noyaux villageois forts, et quand on va vers les parcs naturels régionaux du Verdon ou du Lubéron, des villages avec une population plus faible.

Donc la question qui se pose pour nous, c'est : qu'est-ce qu'il va en être demain de notre réseau de transport ? Il est prévu déjà, sur le souhait du président de la communauté de communes, d'étendre le réseau de transports urbain de Manosque aux villages aux alentours tout en offrant la gratuité, mais qu'est-ce qu'il va en être sur un périmètre aussi étendu que ça...parce que, 40km d'est en ouest et 25km du nord au sud, c'est difficilement gérable. Donc pour nous aussi, se pose la problématique du transport scolaire puisqu'on est dans des territoires ruraux. Aujourd'hui, c'est pris en charge par le département, et comme le département des Alpes de Haute Provence est un département pauvre, forcément il sera content de nous refiler les dépenses... Est-ce qu'on aura les recettes en face ? Voilà les enjeux auxquels nous sommes confrontés.

En ce qui concerne la gratuité, c'est un parti pris qui est mené par la ville également dans d'autres domaines. Par exemple, nous avons un festival de musique l'été qui est gratuit, et c'est un beau succès parce que pour une ville de 23 000 habitants, cet été nous avons eu sur 5 jours 67 000 spectateurs. Donc la gratuité dans les transports, la culture, c'est un axe fort dans la politique de la ville, je tenais à le rajouter.

Au niveau du réseau, nous sommes passés gratuits à partir du 1er janvier 2010, notre premier délégataire a pris ses fonctions au mois d'avril 2010 et nous avons vu la fréquentation multipliée par 3. Nous avions un réseau qui était petit, pas très utilisé, ce qui nous a poussés à faire le choix, c'était déjà de changer de délégataire, c'était l'occasion de tout mettre à plat, et quand on comparait ce que nous coûtait le réseau par rapport aux recettes, on s'était dit ; autant passer gratuit, ça permettait d'avoir un vrai service.

Aujourd'hui, nous sommes très contents quand on voit qu'on a multiplié par 3 la fréquentation, on se dit qu'on a fait le bon choix, nous espérons continuer à faire ce choix sur notre périmètre d'agglomération future.

DANIEL FONTAINE

Merci beaucoup Monsieur, vous posez une autre question qui est la question du concept de gratuité ; qui est une question qui élargit notre réflexion, mais on peut se dire que la gratuité des transports, son succès et le comportement de nos concitoyens face à cette gratuité, peuvent nous amener à poser la question si il n'y aurait pas d'autres objets qui mériteraient de pouvoir bénéficier de la notion de gratuité.
C'est en effet une autre question qui dépend des volontés des politiques et des moyens des collectivités pour avoir une adéquation entre une volonté politique et sa mise en application.

CHRISTIAN TROADEC

–

Président de la communauté de commune du Poher

Bonjour et merci à tous, à Madame la présidente de la communauté d'agglomération, merci de l'accueil qui est fait par Aubagne, on était très intéressés de vous rencontrer, de pouvoir échanger et de connaître de nouvelles expériences, on se sentait un peu isolés en Bretagne dans ce type de mode de transports et dans la gratuité qui est proposée aux populations.
J'ai noté comme une très délicate attention que, sur la carte sur la gratuité, il y a des petits cercles pour chacune des collectivités qui se sont lancées dans la gratuité, et tout les cercles sont identiques ; donc on a le sentiment d'être une grande ville en plein cœur de la Bretagne alors que la réalité est tout autre puisque notre communauté ne compte que 15 000 habitants. La ville de Carhaix, c'est 8000 habitants, 15 000 habitants avec 8 communes fédérées en communauté de communes essentiellement en zone rurale, on se situe principalement à une heure de route des grandes villes bretonnes, Brest, Quimper, Lorient... La ville de Carhaix est connue pour une particularité : c'est qu'elle organise tous les ans, le festival des vieilles charrues qui attire plus de 200 000 spectateurs sur 4 jours, il y a d'ailleurs un mode de transport particulier qui est mis en place pendant cette période du festival.
Mais j'insisterai plus sur la technique et sur tout ce qui a été mis en place par Daniel Cotten qui est adjoint aux finances de la ville de Carhaix et vice-président aux transports de la communauté.
Je veux vous donner les grandes lignes de ce qu'on a mis en place, et puis moi-même qui suis président de Poher communauté et maire de la ville de Carhaix. J'aimerais vous dire un peu comment on a mis en place ce genre de transport.
J'écoutais avec attention ce que disait le représentant du territoire de Châteauroux, qui nous a expliqué qu'un constat simple avait été fait, c'est que, quand on voit les bus qui passent à vide, on a intérêt à s'intéresser à ce qui est fait de l'argent public...
Il y avait un service de transport qui avait été mis en place dans les années 80 et qui remplissait bien son rôle dans les premiers temps et puis peut-être parce que la ville n'était pas assez grande ou qu'elle n'était pas assez organisée, les choses ont été un peu dévoyées de leur sens pendant un moment. On a vu les bus qui ne remplissaient plus leur fonction. En régie, la recette était très faible, de l'ordre de 5000 euros à l'année pour un coût de transport de 100 000 euros.

Donc pour nous, petite collectivité, c'est vrai que dépenser 100 000 euros pour 5000 euros de recettes et voir personne dans le bus, on s'est dit que c'est presque rendre service au chauffeur que d'amener un peu de monde pour lui rendre visite, ce qu'il a fortement apprécié quand on l'a mis autour d'une table avec son chef de service pour imaginer un nouveau mode de transport.
Très rapidement, la question de la gratuité s'est posée, avec un système de cadencement avec des rotations régulières sur notre territoire qui a là immédiatement rendu beaucoup plus service à la population. La fréquentation a été multipliée par 5, on est passé de 2000 personnes transportées à 10 000, c'est là qu'on s'est dit qu'il y avait vraiment une demande très forte des gens.
C'était plutôt une intuition au départ, on se demandait si ça allait répondre à la demande des différents publics, sachant que cette particularité c'est qu'on est au cœur d'un milieu rural et qu'on essaye de ne pas connaître de fracture territoriale.
Moi, je sais que je suis de la génération... je suis allé à la fac à Brest et quand on me parlait du transport en commun, j'avais du mal à imaginer, on était lié au mode de la voiture et faire ce pas vers le collectif je ne connaissais pas, c'était une appréhension presque que de le vivre, donc on a voulu faire en sorte qu'ils soient vraiment à destination de la jeunesse, et une fois que les jeunes se seraient emparés de ce dispositif, il serait plus facile de viser d'autres publics.
Daniel Cotten vous le dira tout à l'heure parce qu'on a aussi la particularité, tout en étant dans cette zone rurale de vivre de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, c'est 50% de notre économie locale, le pivot de nos emplois, et on voit que les gens pour se déplacer d'un point à un autre prennent la voiture, donc c'est deux voitures... On est en zone fragile en termes de ressources et de revenus, on est dans les revenus les plus faibles de la Bretagne... c'est des foyers fiscaux qui ne sont pas élevés dans ce secteur... L'agro-alimentaire, c'est pas la panacée même si il faut le maintenir parce que c'est ce qui nous pourvoit le plus d'emplois, mais néanmoins pour les gens qui sont appelés à travailler sur deux lieux différents du domicile ; c'est 2 voitures, il suffit que les enfants grandissent et c'est 3 voitures parce qu'on est en zone rurale, imaginez ce que ça peut représenter dans le budget des familles ; c'est un budget important mais c'est la pratique qui est vécu. On essaye donc d'inverser la tendance et de penser différemment leurs déplacements.

C'est vrai que nous aussi politiquement ça a été très difficile à mettre en place, localement ça a été très critiqué, on a entendu des choses comme « tout service à un coût, pourquoi aller vers la gratuité, ça va emmener tous les gens qui ont un coup dans le nez à prendre gratuitement le transport » Immédiatement, il y avait le détournement de la gratuité à d'autres fins que celle du transport... Beaucoup de choses de cette nature qui sont allées loin !
Nous avions des aides du département et de la région, pour nous aider à conduire des études spécifiques sur le mode de transport qui nous ont été supprimés après délibération des deux collectivités en précisant que ce n'était pas le système choisi par le département du Finistère et la région Bretagne, ils ne nous ont plus financés en disant qu'ils n'acceptaient pas le système de la gratuité sur notre ville.
Ça a été un long débat, depuis, je suis élu au conseil général du Finistère, donc on a essayé de remettre ça sur la table et désormais les aides du département ne devraient plus être conditionnées à la gratuité.
Pour la communauté, c'est aussi du transport à la demande avec un système de taxi, c'est ce qui existe aussi dans d'autres régions.

Mais on a besoin des expériences des autres pour savoir vraiment la fréquence nécessaire des lignes : Est-ce qu'on peut aller vers une augmentation du service ? Est-ce qu'on peut encore le renforcer ? Est-ce que le coût ne sera pas trop important ? Quel mode de financement ? On est plus aujourd'hui en situation de demande de retour d'expérience, que de propositions à faire. On est au début de cette aventure, ça a été mis en place en 2007, renouvelé, en 2008, avec sur Carhaix un service qui fonctionne bien, qui est vraiment adapté en distance à accomplir pour la rotation, etc... En revanche, sur le territoire plus vaste de la communauté, en zone rurale, on a vu des échecs, on a mis un système de transport gratuit avec des lignes qui fonctionnaient bien et d'autres qui ne fonctionnaient pas du tout... On doit comprendre ce qui a rebuté les gens : est-ce que c'est le temps d'attente ? La rotation pas assez rapide ? Le fait qu'on n'a pas l'habitude du transport public ? Il y a tout ça a étudier ... Je vais laisser Daniel Cotten vous en dire un peu plus.

DANIEL COTTEN

–

Vice président de Poher Communauté

Je vais compléter le propos en disant qu'on est au croisement de trois départements, on est à 1 km des Côtes d'Armor, 5/6km du Morbihan et on est dans le Finistère, avec des logiques départementales uniques à chaque département et avec une complexité qui ne nous convient pas parce que on est plus sur la notion de Pays, et cette notion départementale nous entrave quelque part.
Je disais aussi que les choses sont un peu complexes parce qu'on est dans quelque chose d'expérimental , on découvre aussi les choses avec nos moyens, on n'a pas de direction service transports, on a un référent technique dans nos services mais qui travaille à autre chose. Ce sont donc les élus qui travaillent à ça. On est en train de réfléchir à mettre quelque chose en place.
Aujourd'hui, on a trois niveaux d'intervenants : le scolaire, on le fait nous mêmes en régie avec un financement qui, j'espère, va évoluer avec le CG puisque le CG ne nous donnait pas de subventions si le jeune collégien habitait à moins de 2 km du collège, donc il y avait des choses un peu difficiles à vivre. On fait donc nos transports nous mêmes et les enfants des autres communes de la communauté sont transportés par des transporteurs en DSP avec le CG, donc là c'est payant.
Le transport gratuit est organisé pour nous dans certains créneaux en régie mais, pour d'autres moments de la semaine, en délégation auprès d'un prestataire. Nous avons enfin une autre formule qui s'appelle « taxi com », c'est un système de conventionnement avec les taxis : pour 2 euros, une personne peut être transportée de l'espace rural vers la ville centre pour faire notamment des achats. C'est un service qui est vendu le plus souvent à des personnes âgées qui viennent de loin, à la ville centre pour faire des achats, un taxi la transporte pour 2 euros et l'aide à transporter les packs lourds etc...
On souhaite à terme harmoniser tout ça et on espère d'ici la fin de l'année avoir une vision claire de ce qu'on veut regrouper et faire nous-mêmes. On n'a pas de taxe transport, de prélèvement transport, on pense le mettre en place à terme, on l'évalue, mais pour ça, il faut faire un PTU. Voilà où on en est aujourd'hui, dans cette démarche, vraisemblablement, il faudra se lancer vers un PTU.

CHRISTIAN TROADEC

Juste une précision, je laisserai Daniel répondre sur la question technique, la question du transport est vraiment primordiale sur notre région, je le soulignais par rapport au fait que nous soyons une zone rurale. Donc Carhaix, 8000 habitants, est une petite capitale pour un pays de 200 000 habitants au cœur de la Bretagne, et on voit vraiment que les gens s'intéressent à cette question. On a des DCI qui se mettent en place dans les territoires pour la définition des coopérations intercommunales et on a deux communes d'une communauté de communes voisine qui ont demandés à intégrer la communauté de commune essentiellement pour les services rendus à la personne dont le transport est une composante essentielle. On voit vraiment qu'il y a deux éléments forts qui dominent pour l'avenir de nos territoires, c'est le transport, l'égalité des citoyens à pouvoir se déplacer et le domaine du très haut débit, internet. L'un et l'autre, transporter le piéton et l'information en fibre optique, nous permettront de vivre de la même façon qu'on peut vivre à Marseille ou à Paris avec la même connaissance, le même accès à l'information, une nouvelle façon de pouvoir vivre son territoire.

DANIEL COTTEN

Oui, la plupart des grandes sociétés sont concentrées sur notre commune à nous, la ville de Carhaix. Après le problème de l'agro-alimentaire, c'est qu'il y a d'importants écueils pour desservir ces entreprises parce que c'est souvent des horaires décalés qui ne sont pas harmonisés. J'entendais un témoignage, l'autre jour de taxis qui sont régulièrement appelés par des gens qui prennent un taxi pour aller travailler. Donc les gens demandent à aller travailler et ne peuvent pas, parce que bien sûr, un taxi à 4h du matin, on ne peut pas se l'offrir.

GRÉGOIRE BOYER

Je disais ça juste pour rappeler que les entreprises soumises au VT sont celles de plus de 9 salariés, première chose. On est en train de faire un SCOT pour organiser le territoire parce qu'on s'aperçoit que dans certaines communes il y a un mitage complet… Il y a des mitages qui sont historiques, à l'époque quand il y avait les fermes à droite à gauche, ça se comprenait, mais qu'il y ait maintenant des petits lotissements qui se créent à droite à gauche, des petits lotissements de 2/3 maisons… C'est sûr que les terrains sont moins chers, les gens vont là où c'est moins cher, mais derrière, une fois qu'ils y sont, ils veulent les mêmes services que ceux qui sont en ville. Alors organiser un service de transport collectif sur un habitat épars c'est jamais très évident et ça coûte très cher.

CHRISTIAN TROADEC

Juste pour compléter, c'est la contradiction qu'on vit parce que la Bretagne s'est constituée historiquement par cet habitat et cette organisation polymorphe de petites villes avec un habitat très diffus, qu'on veut aussi préserver parce que c'est l'identité de la Bretagne, son lien social qui s'est organisé depuis le 5ème siècle. En même temps le transport est essentiel à l'organisation d'un secteur urbain. C'est vraiment la contradiction que l'on a.

DANIEL FONTAINE

On voit, à travers ces premiers échanges, la question de la cohérence de nos territoires, et les questions qui se posent entre, d'un côté, l'urbanisation et, d'un autre, les transports, et comment on peut les gérer. On voit aussi la question de la ruralité et des transports à la demande. Nous avons une expérience de transport à la demande. Nous sommes sur un territoire à la fois urbain et rural et nous avons mis en place un service de transport à la demande gratuit qui nous interpelle parce que la gratuité à fait que ce service a explosé. Tout le monde se précipite sur ce service, la question de son organisation se pose donc en permanence.

Un petit clin d'œil si vous voulez, ironique et sympathique, à l'égard de nos amis bretons. Ils en ont profité pour voir le match OM/Dortmund, nous sommes enchantés de la qualité des prestations qu'a fait l'OM mais nous sommes inquiets pour vous car il me semble que dimanche, c'est Brest qui vient vous rencontrer, on verra ce qu'il en est mais d'entrée, on vous présente toutes nos excuses. On est chauvin… Mais pour vous connaître, il me semble que vous avez aussi le culte de la région.
Bien, je vous donne la parole.

ADELINE ROUCHON

–

élue chargée des transports, Communauté d'agglomération du Muretain

La communauté d'agglomération du Muretain (CAM), c'est au sud de Toulouse. Je suis adjointe au maire à la ville, déléguée aux transports, je suis aussi membre de la commission transport de la communauté d'agglomération du Muretain.
Muret, c'est 25 000 habitants, la communauté d'agglomération, 70 000. On a une démographie galopante du fait du développement de Toulouse. Aux dernières municipales, quand on est arrivé, on a constaté qu'il y avait très peu de lignes sur certaines villes de la CAM.
En fait, on a Portet-sur-Garonne qui est très proche de Toulouse, qui elle avait un réseau de transport assez développé, Muret qui est un peu plus au sud, 25 km environ, qui avait une ligne de bus qui rabattait sur Toulouse de façon à peu près régulière et les autres communes plus au sud ou plus à l'ouest qui n'avaient aucun réseau de transport.
La CAM avait pris la compétence transport mais ne l'exerçait pas... C'était original.... Le VT des entreprises était versé par 5 des 14 communes de la CAM à Tisseo qui est l'organisme organisateur de transports du grand Toulouse.

En 2009, la ville de Muret a souhaité mettre en place une expérimentation en accord avec la CAM sur un TAD zonal gratuit qui fonctionnait la journée, qui visait donc un public social, les personnes âgées, les personnes ne pouvant pas se déplacer. Il fonctionnait donc de 9h à 17h30 et il était gratuit. C'était un TAD zonal, les gens appelaient, on faisait du groupage, on arrivait à grouper 2,5 personnes.
Donc, pendant un an, ça a été expérimental, organisé par une entreprise. C'est tout de suite monté en puissance et on est arrivé à saturation du réseau au bout d'un an. On a souhaité élargir ce réseau en 2010, on a donc créé Tam Tam.
Tam Tam, c'est un réseau qui a conservé ce TAD zonal sur la journée et qui a rajouté des lignes régulières sur les deux grandes villes de la CAM, Muret et Portet.
Le but, c'était de faire du rabattement sur gare. Il faut savoir que sur le territoire de la CAM, il y a trois gares qui desservent Toulouse avec une fréquence de 20mn pour les gares de Muret et Portet. Donc, vu qu'on avait un transport lourd qui allait sur Toulouse avec une fréquence intéressante, notre but était de rabattre les gens sur ce transport là.

DENIS BARRÈRE

–

Directeur du service transport, Communauté d'agglomération du Muretin

Le problème de l'agglomération toulousaine, c'est la congestion de la rocade le matin, et les déplacements sont très fortement radialisés de la zone périurbaine vers Toulouse le matin et le sens contraire le soir.

ADELINE ROUCHON

Donc, on a mis en place des navettes de rabattement sur les gares. Chaque commune de la CAM est rabattue sur une des gares avec une fréquence environ de 15mn. Ce sont des navettes régulières, mais le matin entre 7 et 9h et le soir entre 17h30 et 19h30, le but visé était vraiment les pendulaires qui vont travailler sur Toulouse et reviennent. Ça, c'est pour les deux grosses villes de la CAM.
Pour les autres villes, c'est un peu le même principe, c'est des rabattements sur gare aux horaires des trains, mais on a mis en place aussi les lignes virtuelles, c'est du transport à la demande, avec la particularité que si personne n'appelle, la ligne n'est pas déclenchée, le bus ne circule pas.
Donc, on a finalement trois choses superposées : un TAD zonal sur la ville centre de la CAM qui fonctionne en journée, des lignes régulières matin et soir sur les 2 plus grandes villes de la CAM avec des fréquences intéressantes, et puis sur les autres petites villes plus rurales on est sur les lignes virtuelles. On est vraiment sur de l'urbain, du péri urbain et du rural, un tableau très divers,
Donc, on a actuellement 8 lignes régulières, 8 lignes en TAD virtuel, et la ligne de TAD.
Nous avons démarré en gratuité, donc ne on peut pas dire si on a eu des augmentations de voyageurs... ça a été un débat au niveau de la communauté d'agglo, mais très vite, on a démarré la dessus. On est en marché, c'est Veolia qui a le marché pour 4 ans et qui s'occupe de tout le réseau. La gratuité fait qu'on a eu une montée très rapide de voyageurs. On est actuellement à 16 000 voyageurs par mois sur les mois pleins, ça fait à peu près 150 000 par an.

Au niveau du contexte institutionnel, le VT de 5 des communes était versé à Tisseo. Ces communes là adhéraient au syndicat des transports, qui donc versaient le VT dans ce syndicat là, donc on est resté sur quelque chose qui restait un flou pendant un bon moment. Là on est en train de régulariser le contexte puisqu'on est en train d'adhérer à Tisseo. On a un seul PTU avec deux entités, mais c'est en train de se régulariser. Le problème de la gratuité va se poser parce que Tisseo n'est pas sur une politique de gratuité, alors que Tam Tam est un réseau gratuit. Pour l'instant ça à l'air d'être bien parti pour avoir le réseau gratuit à l'intérieur de Tisseo.
On devrait adhérer à Tisseo avant la fin de l'année. Au niveau de l'évolution du réseau il est prévu une augmentation des lignes régulières, pour le moment elles circulent entre 7 et 9 et 17h30 19h30. L'amplitude est un peu juste par rapport au nombre de trains, donc on va augmenter un peu l'amplitude des lignes régulières. C'est la principale augmentation qu'il va y avoir.

DENIS BARRÈRE

Par rapport aux besoins des déplacements internes de la population, notamment les scolaires qui saturent le TAD à partir de 16h, c'est très tendu, donc on veut élargir les lignes régulières de 16h15 jusqu'à 19h30, pour soulager le TAD.

ADELINE ROUCHON

Muret par exemple c'est la 3ème commune en superficie de la haute Garonne, c'est très étalé, on a un centre ville dense mais on a des gens qui habitent Muret et qui sont à 2km de la ville. On pense qu'on devrait passer sans problème à 200 000 voyages par an avec cette extension.
Une réflexion rapide sur la gratuité. Si on passe à la tarification sur notre réseau, çela implique qu'on va passer à la carte pastel, c'est la carte unique. Il faut qu'on adhère à la billettique standard, SNCF + Tisseo ; c'est à dire la carte pastel. Donc le coût est important avec le contrôle qui va avec. La politique sociale qui est celle que fait Tisseo fait que les personnes âgées et les jeunes ont des tarifs très avantageux, et nous ça correspond à 2/3 du public qu'on a. Donc en mettant la tarification on aurait environ 2/3 de notre public qui paierait la tarification. Donc la différence entre le coût et le bénéfice est difficile à chiffrer, mais on en reparlera sans doute.
Il faut ajouter à ça qu'on a deux gares qui sont très utilisées, donc on a créé de nouveaux parkings sur ces sites, mais on ne pourra pas de façon exponentielle faire augmenter le nombre de voitures qui stationnent près de nos parkings , et quand on sait qu'une place de parking c'est 6000 euros, le fait de faire venir les gens en bus sur les gares, ça a un coût qu'il faut chiffrer...la gratuité il ne faut pas la regarder uniquement sur le coût de transport mais la voir de manière plus large sur l'aménagement du territoire.

Élement de la campagne gratuité
des bus de l'agglo

DANIEL FONTAINE

Messieurs, Mesdames, vous posez un certain nombre de questions nouvelles qu'on va certainement aborder. On peut peut-être demander au représentant de la communauté d'agglomération de Carcassonne qui est venu ici en tant qu'observateur de nous dire ce qu'il pense de ce qu'il a entendu et peut-être, après demander aux experts du GART et du CERTU de nous donner leurs impressions sur ces expériences diverses. Ensuite on pourra étendre le débat aux experts qui sont parmi nous et qui ont certainement un certain nombre de questions à nous poser.

DIDIER HAEGELI

–

directeur de la Régie des transports de la Communauté Carcassonne Agglo

Je suis le directeur de la régie de Carcassonne transports agglo.
Pour information, la communauté d'agglomération du Carcassonnais compte 23 communes actuellement pour 72000 habitants, un réseau un peu similaire à Castres-Mazamet. En 2009 les élus ont souhaité lancer une réflexion pour la mise en place de la gratuité sur notre réseau de transport urbain. Une commission travaille depuis le mois de mai avec l'appui du cabinet d'étude ITER sur cette question et suivant plusieurs scénarios : gratuité sur le réseau actuel, gratuité après extension du PTU de l'agglomération, gratuité avec reprise du transport scolaire actuellement délégué au conseil général de l'Aude, gratuité partielle sur certains services.
Nous souhaitons avancer lentement dans notre réflexion pour bien appréhender tous les aspects techniques, sociaux et financiers de ce projet, notamment sur les aspects TVA, cout des moyens humains à mettre en place, cout des moyens techniques compte tenu de l'offre qui devra être élargie.
J'entendais tout à l'heure parler de VT. J'avais noté que quelques uns d'entre vous couvrent les frais de fonctionnement du réseau de transport grâce à leur VT. Cela nous parait difficile à faire sur notre agglomération compte tenu de la faiblesse de notre VT qui ne couvre pas à l'heure actuelle et de loin nos frais de fonctionnement.
L'extension de notre PTU est aussi un enjeu sachant que nous pourrions passer le cap des 100000 habitants ; Il en de même de la reprise du transport scolaire actuellement délégué.
Je suis donc ici en représentant technique de notre réseau et je suis là pour vous écouter et prendre en compte vos diverses expériences.

PAUL PLUVIAUD

Je ne suis pas élu de Châteauroux, je suis élu de la commune de Déols , une commune de 9000 habitants. Alors la TVA a été un sérieux problème pour nous lorsque nous avons dû sur injonction du préfet et du tribunal administratif, annuler la DSP qui était en place au profit d'un marché qu'il a fallu mettre en place.
Comment fait-on pour la TVA ? Parce que c'est vrai que le matériel était la propriété de l'opérateur du transport qui était en charge de la DSP, c'était du matériel assez vétuste, mais il a fallu le racheter et nous avons mis plus d'une année avant de pouvoir obtenir l'autorisation de récupérer notre TVA. Maintenant, il n' y a plus de problème, toutes les fois où nous investissons, et on a investi 4 200 000 euros de matériel neuf du 1e janvier 204 au 31 décembre 2008, on a récupéré la TVA.

En matière de VT, je vais vous donner deux chiffres qui sont peut-être intéressants. Ça fait 10 ans que nous sommes en gratuité, et si on considère simplement le delta du fonctionnement, on a un écart sur 10 ans. C'est à dire que le budget général abondait de 114 000 euros, c'est toujours 114 000 euros, mais je ne trouve pas que ça soit excessif, par contre, si on met l'investissement, c'est 1 114 000 euros que ça a coûté au budget général, puisque nous sommes propriétaires. Alors il y a l'opération amortissement dans tout ça mais voilà les deux chiffres que je pouvais vous donner.
Mais la TVA attention !!! Ça a été coton !!

4X3 campagne
"gratuité chérie"

DANIEL FONTAINE

Avant de passer la parole aux représentants du GART et du CERTU, je voudrais remercier la presse local et nationale qui suivent nos débats et qui sont présents ici. Je pense à Aujourd'hui en France, le Parisien, à Var matin, à l'Humanité, à la Provence.

« Par rapport à tout ce que j'ai pu entendre aujourd'hui, j'ai l'impression que la gratuité est un choix politique. Vous avez tous parlés aussi de fierté, d'adhésion du public, de l'ordre du sentimental »

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

–

Chef du Département Déplacements durables, CERTU :

Bonjour à tous, je suis responsable du département déplacements durables au CERTU. Je ne sais pas si tout le monde connaît le CERTU, c'est un centre de ressource spécialisé sur tout ce qui est lié à l'urbanisme, la ville, les transports...Donc merci de m'avoir invitée à cette journée, c'est vrai que la question de la gratuité dans les transports est une question qui nous intéresse au niveau du CERTU parce que ça interpelle finalement de rendre gratuit un service qui est fondamental dans un certain nombre d'agglomérations. Par rapport à tout ce que j'ai pu entendre aujourd'hui, j'ai l'impression que la gratuité c'est un choix politique. Vous avez tous parlés aussi de fierté, d'adhésion du public, de l'ordre du sentimental quelque part.

Pour autant, je n'ai pas toujours bien entendu pour vous que c'était un choix. J'ai entendu, « tiens mon réseau TC ne fonctionne pas il y a peu de monde dedans. » Alors est-ce que vous aviez des objectifs, un objectif social ? Un objectif de report modal pour avoir plus de monde ? J'aimerais avoir une idée sur ce point, et justement comment vous voyez l'inscription de ce que vous avez mis en place dans les transports publics dans une politique plus globale des déplacements. Madame, vous avez parlé du SCOT du sud de la Meurthe et Moselle, est-ce que vous avez fait un lien par rapport à ça ? et comment vous voyez les liens avec les autres modes de déplacement et notamment les déplacements en modes doux, piétons, cyclistes, et la cohérence par rapport au réseau TC et à la voiture? Voilà, c'est un peu les questions que je me pose.

DANIEL FONTAINE

Si vous êtes d'accord, on peut peut-être demander au représentant du GART de nous donner son point de vue, il nous intéresse tout particulièrement et puis répondre ensuite. Sinon vous allez croire que nous avons un gadget (la gratuité) et que nous sommes contents de ce gadget.
La notion du hasard, de la fierté partagée, du sentiment ça pourrait ressembler à ça....on est content d'avoir acheté un truc, on le secoue et on est content parce qu'il a de la couleur. Donc, il y aura cette question à aborder.
Je suis un peu caricatural mais la caricature n'est pas forcément une mauvaise chose.

PIERRE MATHIEU

–

Administrateur du GART

Bonjour, je suis vice président de la Champagne Ardenne et je m'exprime aujourd'hui au titre des élus du GART. Alors en deux mots, je rappelle que le GART rassemble 280 collectivités, dont certaines sont présentes autour de cette table, de différentes strates. Je précise ça parce que c'est la suite de mon propos. Des agglos de différentes tailles, des départements mais aussi des régions, et les problématiques ne sont pas toujours identiques sur toutes ces questions.
Deuxième originalité du GART, c'est qu'elle rassemble toutes sortes de sensibilités politiques, elle est d'ailleurs gérée à parité par les différents représentants des différentes sensibilités, avec deux ou trois missions principales qui sont la promotion du transport public, être l'interlocuteur de l'Etat et des instances européennes sur ces questions. On est au cœur du sujet aujourd'hui et on vous remercie de nous avoir conviés. Les échanges d'expériences, d'analyse, les retours, les évaluations dans la durée sont primordiaux par rapport aux objectifs que nous défendons et nous devons avoir des débats sérieux sur ces questions qui sont forcements médiatisées. Comme c'est dans les missions du GART, j'en profite pour vous le préciser, vous pouvez vous appuyer par rapport à vos besoins sur la structure qu'est le GART, on a tout intérêt à partager ces expériences pour ce qu'elles sont.
Ensuite, l'objectif que l'on porte d'un point de vue de l'association, c'est qu'effectivement on puisse progresser de manière forte sur la mobilité durable et pouvoir agir sur du report modal significatif et faire reculer l'usage de la voiture individuelle, évidemment notre attachement est aux modes doux.

Ensuite, je vois « liberté, égalité, gratuité », mais il y a équité aussi, équité territoriale, équité sociale, avec tout les problèmes que ça pose parce que l'organisation des transports en milieu dense, aggloméré ou rural, ce n'est pas la même chose.
Comment on assure le droit aux transports ? Et comment tout cela s'inscrit dans une démarche stratégique durable?
Je précise une chose que j'ai oubliée. Le GART est une forme associative, il y a une liberté totale des adhérents et certainement aucun jugement national sur ce qui se passe sur les territoires, c'est quand même aux élus de faire leurs choix. Je préfère le préciser.
Je donnerai simplement un chiffre dans cette volonté de développer les reports modaux, il est estimé que pour avoir un report de 10% de la voiture sur les transports collectifs, il faudrait doubler l'offre au niveau national.
Donc quand on s'aperçoit de ça, on voit qu'il faut mobiliser des moyens considérables que ce soit pour les infrastructures, le matériel etc....
De plus je crois qu'on est tous attachés à faire du transport public de qualité, d'abord pour les utilisateurs, d'un point de vue environnemental, et d'un point de vue des conditions globales de fonctionnement.
Le GART n'est pas franchement sur cette optique de développer la gratuité.
Notre président s'est exprimé hier très clairement à l'occasion des Etats généraux du transport régional qui était organisé par l'association des régions de France à Nantes.
Ça fait un petit moment qu'on prône une extension du VT sur tout le territoire national, à des conditions qui sont à déterminer puisqu'aujourd'hui, ni les départements, ni les régions, ne bénéficient de cette ressource, alors que nous avons besoin de desservir tout le territoire par des modes adaptés, et ce n'est pas gratuit. Si on ne veut pas faire de la démagogie on est à la hauteur d'investissements de milliards et de dizaine de milliards au niveau national pour atteindre ces objectifs.
Ça progresse, mais ce n'est pas facile de mettre plus à contribution le secteur économique.
Donc comment cela peut-il être acceptable, d'un point de vue du débat par rapport à cet objectif à atteindre qui est susceptible pour les réseaux de générer des ressources.
Dans tout les cas, nous, on a envie de pousser les échanges. J'ai bien entendu les différences et nous essayons de regarder les expériences pour ce qu'elles sont. J'ai entendu 5000 euros de recettes etc...c'est votre situation, je ne porte pas de jugement. Il faut quand même savoir que la billetterie sur certaines AO, c'est 20, 30, 40% et si je prends le STIF c'est 2,7 milliards, île de France. Donc, il y a cet aspect là.
Deuxième chose, puisqu'on a quand même une originalité de financement dans ce pays, en gros, on a trois pieds, la contribution des collectivités, la contribution de la billetterie (?le VT ?) et puis les utilisateurs. On a développé des tarifications pour certains publics, il y a la gratuité, il y a des tarifications solidaires sur la base de ressources, il faut assurer le droit aux transports.
Il me semble que certains d'entre vous, et c'est légitime, se posent la question, si on fait ça c'est pour qu'il y ait plus de monde dans les transports collectifs, mais à un moment donné, il y a un problème de capacité d'investissement, de poursuite.
On vise tous à faciliter les choses, avec des billets uniques, faciliter les déplacements pour les utilisateurs, les questions de coûts etc...c'est vrai que là, on commence à se poser des questions très complexes, parce que c'est bien d'amener des centaines, des milliers parfois dans certaines configurations des dizaines de milliers de nouveaux utilisateurs, et tant mieux, de manière gratuite sur des réseaux, mais il faut les faire circuler, il faut qu'il y ait les trains, les capacités, les investissements, comment se répartissent les coûts....Je suis un peu provocateur quand je le dis de cette façon là, mais je crois en toute objectivité que quand on est confronté à cette question là....voilà.....
Je ne veux pas être plus long, mais bravo pour cette initiative, ces échanges d'expériences, les débats que ça amène, et je vous fait une proposition au nom du GART, c'est qu'on puisse continuer à poursuivre ces discussions avec l'ensemble des élus, parce que nous en discutons très régulièrement dans le cadre des commissions ou du conseil d'administration du GART.
Je faisais état hier lors des états généraux du transport ferroviaire, et ce n'est évidemment pas la seule question, il y a le réseau, l'ouverture à la concurrence etc...mais prenons l'exemple du TER, car le débat existe aussi sur les TER, avec les tarifications à 1 euro, c'est pas gratuit mais bon....Enfin voilà ce que je tenais à vous dire, on pourra revenir dessus dans les échanges, si vous le souhaitez.

DANIEL FONTAINE

Je crois qu'un certain nombre de questions viennent d'être posées par nos deux interlocuteurs. On s'aperçoit incontestablement que la gratuité est quelque chose qui perturbe dans le sens où elle change un certain nombre de donnes et elle peut-être interpelante. Vous avez tous dit ici que les transports gratuits avaient amené beaucoup de monde sur le réseau, mais il y a une question qui interpelle, si tous les réseaux de transports étaient gratuits, aurions nous la capacité de faire face ?
Si je propose par exemple de faire Marseille/Aubagne, Marseille/Aix, ou Marseille l'aéroport, en ligne gratuite, nos interlocuteurs du CG, que je remercie de par leur présence, et nos interlocuteurs de la région nous disent, « mais ça va avoir un succès fou ! Comment on va faire ? Va-t-on arriver à avoir les moyens de transports nécessaires pour prendre en compte cet afflux de passagers ? » La question qui peut se poser c'est que la gratuité est une possibilité d'utiliser massivement les transports en communs. A partir de là, n'y a t-il pas la question d'une politique nationale des transports à revoir ? Nous étions hier dans un puissant collectif à Aubagne refusant le passage de la ligne à grande vitesse qui doit relier Marseille à Nice en passant par les métropoles et en évitant l'ensemble des villes et villages qui seraient alors défigurés. Le coût est de 20 milliards d'euros et on peut penser que quand ça sera vraiment terminé, en 2040 ce sera probablement le double ! 40 milliards...
On s'aperçoit qu'il y a dans la politique transport des choix à faire. Quel type de transport et pour qui ? Qui veut-on transporter ? C'est une question nationale, on peut poser la question de la tarification aussi. On peut poser la question de savoir si quand on a une carte de réduction, quand on monte dans le bus et qu'on la montre, il n'y a pas aussi une politique de stigmatisation envers ceux qui ont la gratuité et ceux qui ne l'ont pas, c'est une question que l'on peut se poser.

Et on en arrive à ce moment là, à : est-ce que la gratuité n'est pas aussi une possibilité de faire que tous, dans le transport, soient égaux : liberté, égalité gratuité. Et l'on peut dire que lorsque l'on met en place la gratuité, on n'est pas certain, du moins nous pays d 'Aubagne et de l'étoile, nous n'avions pas compris toutes les incidences de la gratuité lorsque nous allions la mettre sur le réseau. Cette gratuité nous a fait réfléchir sur les conséquences positives qu'il y avait effectivement à la mise en place de cela.
L'autre question qui est posée, c'est qu'il y a besoin de cohérence dans la politique des transports. La gratuité est une option mais on a besoin de cohérence sur un territoire, et une vision partagée avec d'autres structures qui départementalement peuvent avoir de plus en plus de compétences sur les Bouches du Rhône. Un syndicat mixte de préfiguration des transports, toutes les communautés d'agglomération y participent nous sommes la seule communauté à pratiquer la gratuité. Que deviendra-t-il si un syndicat mixte avait la compétence unique des transports de la question de gratuité ? Est-ce que cela doit nous inquiéter ou on doit plutôt se dire que cela amène sur le plateau de la réflexion, la notion de gratuité, et nous en débattons ?

Nécessité de cohérence également entre les différents types de modes doux, la gratuité est une chose, le transport en commun est intimement lié à la gratuité, mais que fait-on des déplacements en vélo, des déplacements piétonniers ? La gratuité n'a t-elle pas une incidence négative sur ce type de modes doux dans la mesure où certains peuvent peut-être l'abandonner pour se retrouver sur le transport gratuit ? C'est une question, nous, nous avons toute une série de piétons qui maintenant prennent le bus. Est-ce qu'on peut s'en féliciter, ou pas ?

Dernière chose qu'on peut émettre, dans le débat aussi, c'est que des gens qui se rencontrent dans le bus, qui ont l'habitude de se voir, de se parler, est-ce que ce n'est pas quelque chose de positif ? Est-ce que le bus ne devient pas un lieu de rencontre et d'échanges, est-ce que l'argent qu'on a mis dans la gratuité parce que ça coûte, est-ce que c'est pas mieux de le mettre là, plutôt que d'avoir une politique sécuritaire qui fasse qu'on soit obligé de beaucoup dépenser pour que les gens restent sur leurs secteurs en ne se rencontrant pas ?
Le transport peut devenir un lieu de communication. En ce moment quand vous entendez les grands débats sociétaux, est-ce que nous, nous n'avons pas avec la gratuité, apporté quelque chose de nouveau ? C'est toute une série de questions.
On s'aperçoit donc qu'on est dans la gratuité, qu'on est dans une réponse transport, mais on n'est pas uniquement dans une réponse transport, on est dans une réponse de société, de relation de chaque homme et femme dans la société. Et tout ça se mêle. Peut-être que par rapport à ces questions là on peut revenir là dessus, et ensuite demander à la salle son avis.
Mais peut-être que je vais passer la parole à nos invités.

ADELINE ROUCHON

J'aimerais faire quelques réponses au CERTU et au GART sur deux choses : c'est vrai qu'effectivement la politique de gratuité des transports, on l'a mise en place tout de suite, c'était complètement lié à une organisation globale des transports et pas uniquement aux transports en commun. On a fait, sur la ville ,un plan local de déplacement sur la communauté d'agglomération, une étude cycles et modes doux, donc évidemment ça s'insère dans ce plan global. Nos trois gares ont pour vocation à devenir des pôles multimodaux, et la région nous accompagne dans ce sens là puisqu'elle va installer des stationnements vélos sécurisés sur les gares de Muret et Portet.
Il faut savoir aussi que la région à un plan rail très important en Midi-Pyrénées, donc nous on s 'appuie sur le rail mais la région elle aussi investit sur le rail, donc si on fait du transport modal, on espère faire du report modal de la voiture sur le rail. La région elle aussi va dans ce sens là en investissant sur de nouvelles rames et sur l'entretien des voies. Donc, c'est une politique globale de report modal et on pense vraiment que sur des courtes distances, la gratuité c'est le déclencheur du changement de modes sur le transport public.
C'est vraiment dans ce sens là que je voulais répondre entre autre au CERTU et au GART.

Autre chose, sur le coût aussi, je pense qu'on est toujours trop restrictif, on regarde le coût effectivement du transport. Pour nous à Muret, la gare est en centre-ville, donc on a une gare en centre-ville, la ville a grandi mais la gare est toujours au centre, et le stationnement est une grosse problématique au niveau de la gare, si on fait pas du report voiture vers les TC, pour aller sur la gare il faut investir sur du stationnement, et tout à l'heure je parlais d'une place de stationnement horizontale, mais si on fait du vertical ou du sous terrain, on sait très bien quel est le coût. Et si on le met en balance avec le coût de la gratuité des transports rien que celui là je pense qu'il compense complètement.
Et puis, il y a quelque chose de moins chiffrable, ce sont le coût environnemental et le coût social effectivement où là on découvre de nouveaux comportements.
C'est quand même global tout ça. Et on a pas que le transport public, dans chaque nouveaux projets, il y a la piste cyclable, la piste verte mixte....bref c'est une globalité.
Mais le déclencheur de « je vais prendre les transports en commun » peut tout à fait être la gratuité, et notamment chez les jeunes, et je reviens sur ce que vous disiez, je pense qu'on déclenche de nouveaux modes de fonctionnement sur nos jeunes, et ça c'est un investissement sur le long terme.

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

C'est la gratuité ou c'est la qualité de l'offre ?

ADELINE ROUCHON

Ça va de pair, on n'a pas voulu faire l'un sans l'autre. Pour nous le développement du réseau vu que c'est des déplacements de 2km environ pour se rabattre sur la gare, ça nous paraissait difficile de faire payer sur un déplacement de 2km ! Par contre, on crée de nouveaux modes de fonctionnement.
Donc, çela va de pair parce que si l'offre n'est pas satisfaisante, on ne va pas créer de changements. C'est aussi pour ça qu'on a créé un réseau à 3 étages. Il paraît un peu compliqué de loin, mais les habitants se le sont très bien appropriés en fonction des horaires et en fonction des destinations, le réseau n'est pas le même. Le TAD zonal n'est pas du tout adapté aux déplacements pendulaires, ce qui est adapté aux pendulaires c'est la ligne régulière, mais elles ne fonctionnent pas toutes en même temps, parce que il n'y a pas les mêmes besoins au même moment. Le coût du réseau actuel, c'est à peu près 1,6 millions, et le VT de la communauté d'agglo, il est de l'ordre de 5 millions d'euros.
On est une agglo de moins de 100 000 habitants donc si on le percevait, nous ce serait 3 millions mais dans ces 3 millions là il existe les lignes de Toulouse, de Tisseo qui desservaient déjà une partie de la communauté d'agglo, donc c'est compliqué tout ça. Si on voulait à la fois payer ce que Toulouse faisait sur l'agglo avant et ce que nous on a crée sur l'agglo on arriverai à peu près à 2 millions de déficit par an, si nous touchions le VT. Mais comme Tisseo est beaucoup plus gros que nous et c'est eux qui le touchent et le VT est plus important.
Voilà à peu près comment ça fonctionne

DENIS BARRERE

Pour compléter très rapidement, par rapport à la problématique du financement des équipements de transports et des infrastructures. L'agglomération toulousaine est l'une des agglomérations les plus dynamiques de France, en terme de démographie, avec 15 000 ou 16 000 habitants supplémentaires chaque année, c'est 1000 voitures de plus tout les mois sur la rocade toulousaine et à un moment donné, se pose la question du coût des infrastructures. Le transport, ça coûte cher, mais demain, tout ces gens là qui arrivent, il faut leur permettre de pouvoir circuler, pour l'école les loisirs, aller travailler.
Le choix, il est simple : soit on met l'argent sur des équipements de transport public et on essaye de maintenir un équilibre entre des modes et des cadres de vies qui restent vivables ; soit, pour l'agglomération toulousaine, la question avait été posée, c'est le doublement de la rocade, donc c'est encore des voitures, des coupures urbaines, un étalement de l'urbanisation, près de toutes les intersections ! C'est un vrai choix de société !
Après, quand on s'interroge sur qui doit financer quoi... en Midi Pyrénées se pose la question du financement de la LGV... On appelle les collectivités locales à contribuer au financement des grandes lignes mais ce n'est pas de leur compétence. Alors, oui il faut les financer, on doit les payer sur des sommes importantes mais après les collectivités ont moins d'argent pour faire des efforts financiers sur leurs propres compétences.
Je rends la parole.

GRÉGOIRE BOYER

Le tour de table sur la gratuité, apparemment, ça fonctionne dans tout nos réseaux.
Par contre, la question de la taille des agglomérations compte ici...à part Aubagne, parce que c'est vrai que vous êtes plus gros que nous. Mais pour une ville comme Castres, sans parler de Mazamet, 45 000 habitants, développer des transports en commun alors qu'il n'y a pas de problèmes de bouchons avec les voitures....la définition du bouchon à Castres, c'est quand il y a trois voitures derrière un feu rouge.
Quand vous n'avez pas de problème de stationnement, quand on est opérateur de transports en commun, se battre contre la voiture, c'est nager avec un boulet au pied...Moi, je ne sais pas développer le transport contre la voiture alors que les gens peuvent prendre la voiture, qu'ils ont 5mn pour traverser la ville, ils n'ont pas de contrainte. Donc la gratuité, pour notre collectivité, était une réponse bien adaptée. Est-ce qu'elle est adaptée sur des grosses collectivités ? On parlait de Toulouse, on parlait de la région parisienne, je ne suis pas sûr que cela ait la même pertinence pour le développement des transports en commun, là je met de côté tout l'aspect environnemental, social, mais je crois qu'il faut avoir une réponse adaptée à chaque taille de collectivité.

« Donc la gratuité, pour notre collectivité, était une réponse bien adaptée. Est-ce qu'elle est adaptée pour des grosses collectivités ? On parlait de Toulouse, on parlait de la région parisienne, je ne suis pas sûr que cela ait la même pertinence pour le développement des transports en commun, là je met de côté tout l'aspect environnemental, social, mais je crois qu'il faut avoir une réponse adaptée à chaque taille de collectivité »

Grégoire Boyer

NATHALIE CASTAN

J'aimerais rajouter un mot, qui va dans ce sens là. A Aubagne, on a un réseau un peu plus conséquent, on doit être le plus gros réseau qui est représenté ici, donc avec une offre, sommes toutes, relativement bonne, avec sur notre axe fort, une fréquence de passage tous les quart d'heure, et, sur les axes péri-urbains, 20/30 minutes. On n'est pas aux 5mn des grandes villes mais déjà on peut être attractif.
Vous verrez dans l'étude ce qu'on a fait. On s'est interrogé sur les déplacements utiles, parce qu'on peut se dire, est-ce qu'il faut du transport en commun gratuit si c'est pour des loisirs, achats ?
Souvent, on focalise sur les déplacements utiles, inutiles, mais c'est un débat sur la terminologie...Qu'est-ce qu'on appelle utile ? En tout cas, sur la question du domicile-travail, qu'on met souvent en avant car l'heure de pointe génère beaucoup de problèmes.
En mettant en place la gratuité, on a capté des salariés dans une part non négligeable, je n'ai plus les chiffres en tête, vous aurez le rapport et vous pourrez les détailler, et ce, sans changer l'offre. En effet, vous posiez la question : vous avez mis en place la gratuité et en face, avez-vous développé l'offre ? Qu'est-ce qui a pesé pour le salarié ? Parce que, si vous interrogez les salariés, ils vous disent que ce n'est pas le prix qui les empêche de prendre les transports en commun. Quand on regarde, les réseaux payants sont malgré tout beaucoup moins chers que de prendre sa voiture, c'est évident, le calcul se fait de suite. Donc, qu'est ce qui a fait que nos salariés qui, déjà hier, pouvaient se payer le transport, ont pris le transport depuis qu'on a mis la gratuité ?
Je pense qu'il y a un gros effet marketing. C'est à dire que, comment on fait pour changer les comportements ? Comment on fait aller les gens aux transports ? Quand vous disiez aussi, sur votre territoire, que les gens sont nés avec la voiture, ils n'ont jamais mis les pieds dans un transport, ou alors dans des cars scolaires pour ceux qui étaient vraiment dans des villages éloignés et, du jour au lendemain, pour des raisons environnementales on leur dit : arrêtez de prendre votre voiture, prenez le bus.
C'est une révolution comportementale à initier. Et ce n'est pas la même chose, en effet, quand on regarde à Paris , à Lyon ou Marseille avec des TC très implantés.
Grâce à la gratuité, les gens testent le TC. Moi c'est ce que j'aime bien dire en rigolant, « le tester, c'est l'adopter »...sauf que faire monter les gens dans les bus c'est pas si facile, à Aubagne, il nous semble que la gratuité a permis cela.

MAGALI GIOVANNANGELI

Moi je voulais intervenir parce qu'il y a une question politique qui se pose à travers tout cela. Daniel disait, à travers la gratuité des transports, on est sur des questions bien plus larges, de choix politiques, de volontés politiques, et de choix de société.
Ce que je trouve intéressant à observer c'est le fait que cela étonne. La gratuité étonne les citoyens qui sont assez incrédules sur sa faisabilité.
Je disais tout à l'heure que quand on a commencé, on a eu affaire à des gens qui disaient des choses...au delà des détracteurs de la gratuité qui disaient, « comme c'est gratuit ils vont tout massacrer, on va avoir tous les quartiers nords de Marseille qui vont débarquer »...toujours les mêmes procès d'intention, on a peur des pauvres tout le temps....ça je le met de côté. Mais par contre on a étonné les gens qui, sainement, se posaient des questions. Après il y a le passage à la réalité qui produit quelque chose d'autre. Il permet d'abord de se dire que parfois on exprime une volonté politique en amont et derrière on cherche des moyens, donc on ouvre des possibles et cela, en politique, au delà de la question des transports, je trouve cela fondamental à l'heure où en France et en Europe, on est un peu en panne d'espoir et d'alternative. Il me semble que cette question là, elle est essentielle. Et ouvrir des possibles, ça ne veut pas dire modéliser. Je ne sais pas exactement si le périmètre pour les transports gratuits, il est possible partout. Je ne sais pas si au niveau national, la réflexion, elle est à mettre un dispositif unique partout, il y a plein de questions....
Cette volonté politique d'ouvrir des possibles et de se dire qu'à partir du moment où on a pris cette décision, ça va permettre à des gens de prendre le bus. Il y a la question environnementale, il y a la question du pouvoir d'achat qu'on a pas mesuré et aussi, ça, l'expérience nous permet de le voir : il y a des jeunes qui sont venus nous dire pour le 1er anniversaire de la gratuité , « vous nous avez ouvert des droits ». On se dit que dans une société où on ne fait plus jamais avancer des droits et on les supprime les uns derrière les autres...des jeunes qui viennent vous dire cela, cela fait beaucoup réfléchir sur ce qu'est une société de droit. On ne va pas dire que la gratuité, il la faut partout, à tous les niveaux, mais par contre, se poser la question des droits, de comment on y répond, de quels moyens on met derrière, parce qu'il y a des droits fondamentaux , qui font réfléchir quand on parle de gratuité, d'égalité d'accès aux droits.
Vous parliez tout à l'heure de la culture. Qu'est-ce qui fonde aujourd'hui le progrès humain, technique, social, culturel ? C'est la société qui doit y répondre.....et je trouve que la question de la gratuité à travers les transports, elle induit aussi cela, c'est à dire qu'est-ce qui fonde un choix politique, qu'est-ce qu'on fait pour le mettre en avant ? Derrière, il faut chercher des moyens pour y répondre. Cela fait regarder différemment les choix qu'on opère, cela fait regarder différemment les coûts et la manière dont on y répond, cela fait regarder différemment les questions de solidarité et de coûts colossaux qu'on injecte dans une société et qui répondent à qui...

C'est la question que posait Daniel tout à l'heure, et se la poser comme ça, c'est notre manière d'y répondre. Je trouve que notre société, elle a bien besoin d'être bousculée. Quand à l'utilisation des bus et des transports collectifs utiles, ou futiles, quelqu'un a dit un jour « entre l'utile et le futile la différence d'un souffle », j'aimerais bien que ce souffle là, on l'ait un peu partout parce que c'est aussi la mixité des usages qui redonne du sens et qui fait société un peu partout, je crois que c'est une question intéressante qui n'est pas posée que dans notre pays ou notre région, elle est posée dans toutes les sociétés, cette question.
Quand, en Bolivie, on se pose la question de la gratuité de l'eau parce qu'on ne peut pas vivre sans eau, on regarde différemment les choix politiques....J'avais envie de vous dire cela, parce que sans doute, cela déstabilise un peu l'ensemble des réponses qui sont données d'un point de vue finement experte qui sont essentielles également.
Mais l'expertise, la technique les questions économiques et financières on peut les regarder différemment. Moi, c'est ce qui m'intéresse en tant qu'élue.

« Lorsqu'on affiche une fréquentation des multipliée par 2 voire par 3, qui sont les nouveaux usagers ? Je n'ai pas de réponse fine, le report modal ne se fait pas forcément de la voiture vers le bus mais ce sont des anciens piétons qui montent dans les bus. Est-ce que la gratuité ne génère pas des déplacements motorisés « inutiles » qui s'effectuaient auparavant à pieds ? »

Marie Geoffroy

MARIE GEOFFROY

Je voulais juste répondre au CERTU par rapport à la question posée de l'objectif de la gratuité. Lorsque les élus ont commencé à se poser la question de prendre ou non la compétence transport, c'était pour répondre à un objectif global de mener une politique de transports alternatifs à la voiture au niveau du bassin de vie des habitants et non pas seulement au sein de la communauté de communes qui, comme je le disais tout à l'heure, est un territoire péri urbain fortement en lien avec l'agglomération nancéienne.
Historiquement, depuis une trentaine d'années existe une ligne suburbaine entre Nancy centre et la communauté de communes Moselle et Madon.
Elle est aujourd'hui organisée par le syndicat mixte, auquel Moselle et Madon n'adhère pas faute d'accord financier.
Pour autant les élus ont choisi d'être acteurs dans la politique globale des transports en prenant la compétence et en créant un réseau communautaire.
La question de l'intermodalité et de la billettique s'est alors posée. Le réseau était payant au début mais très vite on s'est rendu compte qu'il vivotait, qu'il existait sans être réellement connu par les habitants. Alors les élus ont réagi en adoptant la stratégie de la gratuité pour faire exister le réseau, pour que les habitants se l'approprient en créant une sorte « d'électrochoc » pour modifier les habitudes de déplacements.
Les partenaires étaient sceptiques quant à la réussite du projet. Alors que l'on préconisait de mettre en place des lignes à la demande avec des minibus, on a créé des lignes régulières avec des autobus.
La gratuité, issue d'une volonté politique forte, a fait exploser l'usage du service qui est maintenant visible, connu et reconnu. En ce sens, la gratuité est un outil, un moyen de faire vivre les transports en commun, pour ensuite exister en tant qu'autorité organisatrice au sein d'un territoire plus large comme le SCOT.

De plus, à l'époque de la mise en service du réseau, la question de la billettique commune a tout de suite été discutée avec les AO voisines. Les élus de Moselle et Madon ont préféré investir dans du matériel roulant pour offrir un maximum de services aux habitant, plutôt que d'investir dans la billettique dont le coût représentait ¼ du VT.

Quant aux liens avec le SCOT, les différents choix de politique tarifaire (gratuit ou payant), tout comme les choix de mode de gestion (délégation ou régie publique) apportent aux débats de nouvelles expériences pouvant faire évoluer les politiques, plus ou moins centrées jusqu'à présent sur le fonctionnement de l'agglomération centre.

Je reviens enfin sur la question du développement durable que vous abordiez tout à l 'heure. La finalité d'une politique des déplacements est le report modal. Pour autant, il convient de mesurer quel est le report d'usage sur transports en commun lorsque ceux-ci sont gratuits. Lorsqu'on affiche une fréquentation des multipliée par 2 voire par 3, qui sont les nouveaux usagers ? Je n'ai pas de réponse fine, le report modal ne se fait pas forcément de la voiture vers le bus mais ce sont des anciens piétons qui montent dans les bus. Est-ce que la gratuité ne génère pas des déplacements motorisés « inutiles » qui s'effectuaient auparavant à pieds ?

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

La gratuité vous a obligés à réfléchir quelque part à une question plus large qui est les déplacements et à vous insérer dans votre territoire.

MARIE GEOFFROY

Ce n'est pas la gratuité qui nous a obligés à réfléchir. La réflexion sur les déplacements a été intégrée bien avant son instauration. La gratuité est un levier pour faire vivre le réseau. La question des déplacements ne se pose pas à l'échelle de la communauté de communes, mais à une échelle plus grande de l'unité urbaine de Nancy et du SCOT du sud de la Meurthe-et-Moselle. Aujourd'hui l'existence du réseau T'MM est légitime, sans doute grâce à la gratuité et cette légitimité permet à l'autorité organisatrice d'exister en tant qu'acteur de cette politique globale.

Élement de la campagne gratuité
des bus de l'agglo

DANIEL FONTAINE

Un petit point d'ordre, il est 12h30, on a décidé de débattre jusqu'à 13 heures et après il y aura un petit buffet pour nous restaurer. Deux intervenants qui sont autour de la table veulent intervenir, je vais vous donner la parole. La salle est en train de frémir, quelques doigts se lèvent, donc il y a certainement des constats à faire, des questions à poser. J'en profite aussi pour vous dire que nos débats sont enregistrés et que, par la suite, un petit document vous sera donné afin de rendre compte de ce qui est dit.

Je vous laisse la parole à tout les deux.

DIDIER HAEGELI

Il me semble que beaucoup de collectivités qui ont mis en place la gratuité ont un VT supérieur aux frais de fonctionnement de leur réseau.
Certains disent ici que la gratuité coute de plus en plus cher. Je souhaiterais connaitre les modalités que vous avez mises en place dans le cas de compensation financière des communes membres de vos agglomérations vers le budget transport.
En terme d'investissement, quelles ont été les conséquences de la mise en place de la gratuité sur vos réseaux ?

PIERRE MATHIEU

Bien sûr qu'il faut porter d'autres choix sur les politiques de transport, encore une fois je m'exprime au nom du GART, mais pour prendre quelques exemples par rapport à des questions qui ont été posées et qui vont faire échos aux moyens mobilisés pour changer ce qui se fait aujourd'hui. Par exemple, quand il y a eu le plan de relance du gouvernement, c'était assez significatif qu'il y ait des mesures à prendre. La part pour les transports publics, que ce soient sur les infrastructures ou le ferroviaire, et les tramways...rien ! Il a fallu mener une sacrée bataille pour faire rétablir les aides et vous en savez quelque chose ici me semble t-il puisque vous avez bénéficié dans le dernier appel à projet d'une aide de 11 millions d'euros. Donc,on a pu faire rétablir les aides, mais c'est loin du compte !
On est ici dans une région où il y a beaucoup de problèmes sur l'infrastructure, de capacité etc....c'est vrai qu'il faudrait d'autres choix politiques nationaux pour que notamment on permette à RFF d'investir plus, il faudrait désendetter RFF....les 28 milliards d'euros etc...Là dessus il y a une convergence totale de vues et de choix, des choix qu'il faut faire pour opérer effectivement, consacrer plus de moyens pour les raisons qui ont été dites, d'aménagement du territoire, de sociabilité, bref.....
Il faut changer la donne qui a sévi jusqu'à maintenant dans ce pays ou les efforts ont été faits essentiellement sur le routier, l'autoroutier, sur l'utilisation de la voiture.

J'ai bien aimé ce que vous disiez tout à l'heure qu'il faut regarder tout ça à la loupe dans toutes les complexités ! Il peut y avoir des éléments de réflexions communes, après les terrains sont particuliers et différents. On souffre trop de ces questions de tarification, de qui met-on à contribution....parfois des débats un peu trop généralistes, et je pense des différents côtés de ceux qui réfléchissent à ces questions et qui s 'expriment dans le débat public.
Il y a des choix différents qui se font, toujours au niveau du GART et, sans porter de jugement, il y a aussi des réseaux en France qui augmentent leurs tarifs. Il y a des réseaux où il y avait des gratuités et où ils les ont remis en cause, et pas des petits, je pense à Strasbourg, il y avait 30 000 gratuités liées à des situations catégorielles. Il y avait les problèmes de ressources mais aussi celles à mobilité réduite etc ...tout ça a été remis à plat, il y a un débat. Dans ce débat, il y a ceux qui pensent que ce n'est pas illégitime de demander une contribution à l'utilisateur. On peut tout à fait demander une contribution aux utilisateurs. Je ne parle pas au nom du GART mais du responsable technique, je prend l'exemple de ma région, à ma connaissance on est toujours les seuls, on a mis en place une tarification qu'on appelle le pass solidaire sur la base des ressources, pas des catégories, ce qui fait qu'on va jusqu'à 80% de réduction sur la base du quotient fiscal qui permet qu'on puisse prendre les salariés précaires ou les travailleurs pauvres. 80% sachant que l'employeur est obligé de prendre 50% du coût des déplacements domicile-travail.
Donc, je vois beaucoup de communication sur des opérations à 1 euro, mais quand on regarde la réalité des déplacements domicile–travail, on est déjà pour ces catégories là en dessous, jusqu'à des 70 ou 80km d'1euro, bref... Je ne rentre pas dans ce débat...
Donc dans le débat, je renouvelle ce que je vous ai dit tout à l'heure parce qu'effectivement, dans le cadre du GART, on pousse ces débats là, avec l'ensemble des responsables des collectivités, parce qu'on a beaucoup de choses en commun ! Au moins une chose en commun, on souhaite rendre les transports collectifs accessibles au plus grand nombre et les développer. Dernière chose sur les aspects financiers. On parle du VT, des contributions sur lesquelles il n'est pas facile de faire évoluer les choses, et où il y a des résistances aussi du secteur économique. On a un débat en Ile de France, nous, cela progresse et je m'en félicite, parce que je pense que cette question n'a pas été suffisamment portée aujourd'hui pour qu'on puisse effectivement aller vers une généralisation de ce VT pour procurer des ressources à nos collectivités qui en sont aujourd'hui dépourvues.
Il y a quand même une conquête importante, une des seules qui oblige maintenant les employeurs à rembourser 50% du trajet domicile-travail, je ne veux pas restreindre le débat, mais quand vous faites des réseaux gratuits, on se prive de cette ressource...On peut se dire, là il y de la ressource pour effectivement encore aller plus loin, développer, faire de l'offre etc...

DANIEL FONTAINE

Je vais passer le micro à la salle, une toute petite remarque avant. Sur le département des "Bouches-du-Rhône", l'union patronale et la chambre de commerce sont totalement d'accords pour proposer une uniformisation du VT et par l'intermédiaire du syndicat mixte, le porter à deux.
On peut donc se dire que la réflexion est en cours. Qui paye ? A quoi sert le VT ? Comment peut-on l'utiliser ? Notre réponse : une de nos zones économiques, la zone des Paluds, n'avait pas de transports en commun. On a augmenté le VT parce que l'on a bientôt un transport en commun en site propre, on a amené dans le même temps sur la zone économique des nouvelles réponses de transport pour les travailleurs alors qu'auparavant il n'y en avait pas.
Donc, quelque part, les rencontres que nous avons entre patrons, employés, et politiques passent bien parce que, certes il y a eu une augmentation, mais il y a de nouveaux services et ces nouveaux services apportent un bien être et un meilleur fonctionnement de l'entreprise. Tout cela rentre dans la discussion.

Mesdames et Messieurs, qui leviez la main, la parole vous est volontiers donnée.

STÉPHANE COPPEY

–

chargé de mission Transport, Conseil régional Provence Alpes Côtes d'Azur

Stéphane Coppey, je travaille à la région PACA, à la délégation transport et éco mobilité et je vous remercie beaucoup de votre invitation ce matin. Bravo pour le dynamisme de ce que vous faites ici, y compris de créer un réseau sur cette thématique. Vous m'avez appelé en tant que témoin, à deux titres, au titre de la région mais également au titre de mes anciennes responsabilités de président de Tisseo à Toulouse, on en a parlé, qui m'avaient donné l'occasion également d'être président de la commission financement et tarification du GART. Je suis également, avec Patricia Varnaison qui est devant moi, vice président du groupe opérationnel 3 du prédit, c'est à dire le programme de recherche français sur les transports, qui s'intéresse aux régions urbaines. C'est vrai que dans toutes ces instances, y compris à la région, ce sujet sur la gratuité des transports est mis sur la table en permanence et au mojns deux fois par an on est obligé d'avoir un débat sur cette question qui revient périodiquement à l'ordre du jour.
Alors, j'ai une anecdote et un témoignage.
Une anecdote, de ce matin, j'avais le choix de prendre un train qui est gratuit pour moi en Paca, mais qui est remplacé par des cars pendant les travaux de la voie ferrée et une correspondance avec le bus de la ligne 1 des bus de l'agglo d'Aubagne qui est gratuit , ou bien un car direct du Conseil Général (Marseille Castellane – Aubagne les Paluds) que j'ai pris avec le plus grand plaisir parce que c'était rapide. Cela m'est revenu à 3,10 euros quand même, mais je l'ai payé avec le plus grand plaisir.

DANIEL FONTAINE

C'est la région qui lance une pierre !!!

STÉPHANE COPPEY

C'était une plaisanterie... Entre un trajet gratuit qui aurait mis 1h30 (avec la correspondance) et un trajet direct en car qui met 20mn, je n'ai pas hésité. C'est bien pour faire le rapport entre la qualité de service, et le prix, et l'importance des deux.
Deuxième exemple, sur la question du TAD zonal, on en parlait tout à l'heure, je suis un peu l'initiateur dans l'agglomération toulousaine de ce service et je me réjouis que Muret ait rebondi la dessus pour la création de ce type de service.
Il y a un débat à Tisseo en ce moment, ce serait d'équiper toutes ces petites navettes qu'on a mis en service sur la deuxième couronne, en système billettique. Personnellement, je me dis que c'est de la folie, c'est-à-dire de commencer à mettre de la billettique pour être sûr que parmi tous les usagers qui utilisent ce service, et dont 90% sont un rabattement sur des gares, des métros ou autres, s'assurer que les 10% restants vont bien payer leur contribution, je pense qu'on dépensera beaucoup trop d'argent par rapport à ce que le jeu en vaut la chandelle.
Donc, ça revient à ce que je voulais dire aujourd'hui, la dissociation, me semble-t-il, qu'il faut faire entre des réseaux de proximité et des grands réseaux structurants. Ce dont on parle aujourd'hui, vous êtes sur une contribution des usagers qui en général était inférieur à 100 000 euros par an (700 000€ dans le cas d'Aubagne), voire 5 000 euros, on a entendu le chiffre tout à l'heure. Quand on parle de grands réseaux urbains, du genre Toulouse, Marseille, etc... La contribution aujourd'hui des usagers est de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros par an, je parle du réseau régional PACA, ou du réseau Tisseo.
On n'est pas du tout sur les mêmes ordres de grandeur, c'est-à-dire que se priver de 100 millions d'euros par an, c'est se priver de lignes de métro, de lignes de tramway, d'augmentation de capacités et c'est vrai que si on veut tenir nos objectifs de mettre davantage de monde dans les transports en commun, cela implique, demain, d'augmenter d'une manière drastique la capacité d'accueil de nos transports. Le TER en PACA est limité ; si on veut l'augmenter, vous le savez aujourd'hui avec le débat qu'on a sur le financement éventuel de la ligne de Valdonne, si on veut financer la ligne de Valdonne et la ligne Avignon-Carpentras, ou la réouverture d'Aix-Rognac, en plus de celle de Cannes-Grasse et l'augmentation des services partout, le doublement ou le triplement de l'offre qu'on mettra en place sur Aubagne-Marseille dans 2/3 ans c'est, au bas mot, à peu près 30% de coûts d'exploitation supplémentaires à horizon 2014/2015.
Avec l'équation de financement de collectivités locales que vous connaissez tout aussi bien que nous, c'est quelque chose qu'on ne sait déjà pas comment on l'assumera, c'est-à-dire que nous n'avons pas l'autonomie fiscale suffisante pour assumer ces coûts supplémentaires ; alors, on va se tourner vers l'exploitant et lui demander de faire des économies sur les coûts d'exploitation et de faire mieux avec le même budget mais ça ne couvrira pas l'ensemble des coûts que nous aurons.

STÉPHANE COPPEY (SUITE)

C'est une première remarque importante, bien mettre cette recette commerciale et ces volumes d'euros en rapport avec ce qu'on est capable d'en faire pour densifier l'offre de transport. Cette équation est différente sur les grands réseaux de ce qu'elle est sur des petits réseaux de proximité. Pour les courtes distances, là, il faut sans doute avoir un déclic qui motive les gens à venir, sur ces lignes de rabattement qui, de toute façon, alimenteront quelque part un réseau global sur lequel ils paieront leur contribution.

Je voulais aussi aborder la question d'équité, évoquée par Pierre Mathieu.
Aujourd'hui, apparaissent, sur le plan social, des distorsions qu'on vit au quotidien et qui malheureusement se creusent. La tarification des transports est une des solutions pour avantager ceux qui ont moins de moyens par rapport à ceux qui en ont. Et c'est vrai que mettre en place une gratuité généralisée alors qu'on a en place sur tous les réseaux des tarifications sociales très volontaristes, c'est annihiler cette politique « sociale » qu'on a essayé de mettre en place sur les grands réseaux.
C'est aussi la question de la prime transport : on a réussi à ce que les entreprises paient 50% du prix des abonnements. La gratuité, cela veut dire qu'on perd aussi le bénéfice de ces 50% de contribution en plus de la question du VT.
Ensuite, quel est notre travail aujourd'hui quand je regarde ce qu'on fait à la région, c'est d'essayer de développer le transport public, de mettre de la cohérence dans nos réseaux et de mettre des tarifications intégrées, cartes uniques, etc... On ne peut pas imposer à tout le monde la gratuité et on est bien obligés de travailler. Il faut trouver les bons accords qui feront qu'on est capables de déployer une tarification cohérente, voire unique, qui permet à l'usager de basculer d'un réseau départemental à un réseau régional sans avoir à se soucier à qui appartient le bus. Et comme c'est pas demain la veille que tout le monde sera gratuit, le fait d'avoir le moins de distorsions possibles entre les territoires nous permet, nous, d'avancer plus facilement sur ces questions là.
Je terminerai sur la question du marketing et de la communication qui me semble très importante. J'ai vu que vous en avez fait un de vos axes de travail que vous relevez dans votre plaquette. J'ai fait une visite du temps de Tisseo au Danemark. Les campagnes de communication pour le vélo là-bas sont colossales. Vous n'avez pas une campagne de publique ou de privée qui ne mette pas le vélo en selle et n'encourage pas la pratique du vélo ! Ce que vous avez fait sur Aubagne et ce que vous avez fait sur un certain nombre de réseaux, c'est mettre l'accent à fond en terme de communication sur les transports publics, et j'aurais tendance à penser que, sur cette augmentation, j'ai fait le calcul à peu près 1000 usagers de plus (à vérifier ?) qui viennent sur votre réseau, il y a surement une bonne partie de ces 1000 usagers qui sont au moins venus parce que vous avez fait savoir que c'est un réseau facile, accessible, qui répond à leurs besoins, etc...
J'arrête là. En tout cas, je trouve qu'il y a une très grande complémentarité entre des réseaux de proximité, où il ne faut pas avoir de tabous aucun sur ces questions de gratuité et surtout par rapport aux coûts de la billettique et entre les grands réseaux où là, je resterai , pour ma part, extrêmement prudent et je crois que je traduis bien l'institution qui me paye.

« Donc, il y a ceux qui marchaient et qui prennent le bus, mais il n'y a pas que des marathoniens dans nos villes, donc je pense qu'il y a surtout ceux qui avant ne se déplaçaient pas. La gratuité a instauré un droit au déplacement »

Antoine Di Ciacco

ANTOINE DI CIACCIO

Antoine Di Ciaccio, vice président de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, supporter de l'OM ! Je ne suis pas d'accord avec l'intervention de Monsieur parce que quand même, dans tous les réseaux où a été instaurée la gratuité, il y avait presque de partout de la tarification sociale. De partout, on a communiqué sur les réseaux, les tarifs. Nous, sur notre territoire on avait fait notre PDU 2 ans avant de passer à la gratuité et on a énormément communiqué dessus. Sans impact fort sur la fréquentation. En revanche, quand on voit que dans tous les territoires qui ont expérimenté la gratuité, la fréquentation s'est multipliée par 2 ou par 3, je pense qu'on ne peut pas dire que c'est simplement un manque d'information ou de communication qui empêche la fréquentation des bus. C'est une explication qui ne me satisfait pas. Par contre, je partage avec vous l'idée sur la dimension des territoires pour mettre en place la gratuité. On peut ne pas avoir de partout les mêmes réponses. Sur Aubagne, sur l'agglo, on est passés d'1,8 million à 4,4 millions environ de voyages. Au départ, la motivation, elle est bien sûr environnementale, parce qu'en périphérie de Marseille, la circulation n'est pas toujours simple, avec les bouchons, le stationnement... et pour des raisons économiques, parce que, par exemple, dans des cités populaires, et c'est là je pense qu'on peut ne pas être d'accord, même un tarif social est un tarif trop cher, d'autant plus que pour avoir des prix les plus bas, il y a des cartes d'abonnements qui font que ce sont des sommes non négligeables à sortir en début de mois, et c'est pas toujours facile pour tout le monde.

Donc il y a des questions de cet ordre-là, et quand on regarde les résultats qu'on a eus ici, il y a eu du transfert modal, c'est certain, mais on sait bien tous que ce n'est pas que du transfert modal, sinon il n'y aurait plus une voiture dans les rues ! Ce serait magnifique mais on sait qu'on n'en est pas là.

Donc, il y a ceux qui marchaient et qui prennent le bus, mais il n'y a pas que des marathoniens dans nos villes, donc je pense qu'il y a surtout ceux qui avant ne se déplaçaient pas. La gratuité a instauré un droit au déplacement. Le droit de s'approprier son territoire, il y a plein de personnes qui ne se déplaçaient pas parce qu'elles ne pouvaient pas matériellement, ce n'est pas qu'une question de réseau, c'est aussi une question financière. Et je pense que la gratuité a restauré le droit à se déplacer sur un territoire, à s'approprier un territoire qu'avant on ne connaissait pas.

Magali donnait l'exemple des jeunes. Aubagne, ville centre, 48 000 habitants, et 11 communes autour. Effectivement, les jeunes venaient à Aubagne pour le lycée, mais tout ce qui était loisir, accès aux commerces, ils en étaient plus ou moins exclus, ou du moins c'était compliqué. Aujourd'hui, on se retrouve sur un territoire qui, si on le prend en diagonale, fait quand même 25km, donc c'est un territoire étendu, et c'est véritablement cet aspect-là, d'accès au territoire dans son ensemble, qui me semble le plus important.

Et dans les choix financiers à faire, est-ce que redonner le droit aux gens de se déplacer, ce n'est pas un rôle fondamental pour les élus que nous sommes, et ça je pense que c'est vrai aussi à des distances un peu plus grandes.

Prenons l'exemple de la LGV : on va faire une LGV à 20/30 milliards d'euros, pour faire gagner 20mn entre Paris et Nice. Les Marseillais n'utiliseront jamais la LGV pour aller à Nice (le temps qu'il nous faudra pour aller à la gare, pour se garer, on a déjà perdu plus de temps que ce que le transport va nous faire gagner). Donc, on en est à utiliser des dizaines de milliards d'euros pour des lignes nouvelles qui ne serviront qu'à une minorité alors que ces sommes pourraient être utilisées pour améliorer le système de TER qu'il y a sur la région PACA. Le TER, je ne sais pas comment c'est ailleurs, mais nos transports ferroviaires locaux, c'est une catastrophe ! Ils datent du début du siècle dernier ! C'est pas possible ! Ces sommes-là ne seraient pas mieux à être investies dans d'autres réseaux et, en allégeant les charges des collectivités qui les exploitent, du coup à poser la question de la gratuité. Il me semble que la gratuité n'est pas impossible, qu'il faut se poser la question dans le bon sens, est–ce que la priorité, c'est de donner aux gens le droit de se déplacer ?

Je vais vous dire une anecdote. Je travaille comme prof dans les quartiers Nord de Marseille, je suis prof de SVT, il m'arrive donc de les sortir du collège. Il y en a la moitié qui ne connaissent pas le centre ville de Marseille... C'est moi qui demande au chauffeur de passer par le centre-ville pour qu'ils voient ce que c'est. Pourquoi n'y vont-ils pas ? Parce qu'ils n'ont pas l'argent pour descendre des quartiers nords de Marseille pour le centre ville. Alors, ou on se dit, on privilégie l'aspect financier et on se dit on peut pas, ou bien on se dit qu'il y a des droits à reconquérir. Dans ce cas-là, peut-être qu'on pose après les questions financières dans le bon sens.

DANIEL FONTAINE

Il est 12h59, je vous fais plusieurs propositions : M. Pluviaud a demandé la parole, Madame aussi. Je vous propose de poursuivre nos débats pendant le repas, mais je vais passer la parole à M. Pluviaud qui l'avait demandée et à Madame. Ensuite, on continue en se restaurant, puis on continue, quand on revient, sur l'utilité ou non de la mise en place d'un réseau des villes qui ont instauré la gratuité des transports publics.
On peut faire un constat que la gratuité semble interpeller. Tant que j'ai le micro j'en profite. Mon ami Antoine Di Ciaccio parlait des jeunes qui ne connaissent pas le Vieux-Port à Marseille. Moi ce qui m'épate, c'est que ça fait 3 ans qu'on a mis en place la gratuité, et que les jeunes d'Aubagne continuent, à me dire « Oh le maire, merci pour les bus gratuits ! » et ça, c'est permanent, des jeunes qui, régulièrement, exclus plus ou moins de la société, viennent vous remercier parce que les élus leur ont permis quelque part d'être considérés à part entière et à prendre toute leur place dans les transports dont ils étaient utilisateurs en fraudant, des jeunes qui aujourd'hui ne fraudent plus et sont insérés dans la société par l'intermédiaire des transports, ça ne se quantifie pas financièrement, mais allez savoir pourquoi ? Il me semble que ça mériterait presque de l'être.

M. Pluviaud, à vous, ensuite on mange un petit morceau et on se prend 30 mn de débat.

PAUL PLUVIAUD

Très rapidement, Monsieur a évoqué le problème d'arrêter la circulation d'un certain nombre de voitures au profit bien entendu des transports collectifs gratuits. Le président de l'agglo est concessionnaire automobile à Châteauroux, et lui c'était pas du tout sa volonté de voir arrêter les voitures ! La communauté d'agglo, c'est 46 000 hectares. On est irrigué par l'autoroute A20 avec trois entrées et sorties libres. On a une rocade à l'ouest, on a une parfaite distribution, donc les voitures continuent comme par le passé. C'est quand même une information, on a pas moins de voitures, mais la volonté du président, c'est de mettre cette communauté d'agglo en mouvement.
Cela répond à ce que vous disiez, Madame. Moi, j'ai, depuis le début, le terme « pari » en tête, parce que pour moi, élu en charge du dossier, c'était un challenge, mais vous avez raison de dire que c'est donner aux gens des moyens pour se déplacer plus facilement, et cette communication à laquelle vous faisiez allusion permet aux gens qui circulent de communiquer entre eux, et je crois que c'est quelque chose, parce que, quelles que soient les options politiques, la générosité n'appartient à personne. Quand un élu a une bonne idée, elle peut-être très bonne, quelle que soit la sphère politique.
Mais je voudrais dire aussi que je suis assez satisfait des propos tenus par le GART aujourd'hui parce qu'en 2001 ils étaient très différents, on sentait une réticence... Je ne dis pas que ça vous choquait mais cela vous interpellait. Alors que le type de proposition que vous venez de faire, moi j'y souscris pleinement. Il faut élargir le débat, s'en emparer parce qu'au début, des réseaux gratuits, il n'y en avait pas beaucoup puis maintenant on s'aperçoit que ça commence à proliférer.

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE

Moi, je voulais rebondir sur le fait de permettre à des jeunes ou des personnes de sortir de leur quartier difficile. Il y a des études qui ont montré qu'il y avait aussi un poids important de l'éducation et qu'il y avait aussi des gens qui n'avaient même pas idée de sortir. Ce n'est pas qu'une question de revenus même si je comprends bien que ça puisse être important. Et je voulais vous dire aussi que je trouve très intéressant tout ce qui a été dit autour des questions de droit social et que, nous, le CERTU, on organise, le 13 décembre prochain, une journée sur la tarification sociale dans le cadre du pacte de solidarité écologique et donc on parlera bien de ces questions de droits sociaux, de non recours à ces droits, et on souhaiterait qu'il y ait un de vos réseaux pour parler de cette expérience de la gratuité en lien avec les questions sociales.

DANIEL FONTAINE

Merci, le repas est servi.

PAUSE

DANIEL FONTAINE

Messieurs dames, nous vivons des moments exceptionnels, je parle pour les gens de la communauté d'agglomération : je ne sais pas si vous avez remarqué, nous recommençons à l'heure. Je ne sais pas pour vous mais, dans nos régions, on a toujours un bon quart d'heure dans la vue et malheur à celui qui arrive à l'heure.
Alors, la réflexion autour de la mise en place d'un réseau des autorités organisatrices qui ont misé pour les transports sur la gratuité du bus.
Avant cela, on peut peut-être consacrer quelques minutes pour permettre à notre public averti et expert d'intervenir en quelques mots. Quelques phrases simples qu'ils auraient à dire sur la rencontre telle qu'ils la vivent et sur les questions qu'ils peuvent se poser à partir de ce qu'ils ont entendu ce matin, non pas avec le souci d'avoir forcément réponse, parce que s'il y a question, il y a réponse et nous déraperons et ce que nous souhaitons, c'est que tout le monde parte à la même heure. Nous avons dit que la conclusion devait se faire à 15h30 avec peut-être un point presse, donc nous terminerons à 15h30.
Je vous propose donc, pour ceux qui ont des choses à dire de les dire, il n'y aura pas forcément de réponse, mais ça pourra servir de base de réflexion dans notre comité d'usagers ou au conseil de développement.

JEAN-CLAUDE PEPE

–

Conseil de développement

Bonjour, je suis du Conseil de développement du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, donc l'institution qui regroupe la société civile de ce territoire.
Donc, j'aurais voulu simplement soulever un point, j'ai l'impression que, dans le débat qui nous intéresse aujourd'hui, on n'a pas suffisamment soulevé les effets induits de la gratuité, l'intérêt financier étant au centre du débat. Les effets induits, à savoir l'impact sur la santé et sur l'écologie de manière générale, diminution des pollutions qui naturellement accompagnent les transports en commun. C'est difficile à quantifier mais je pense qu'il ne faut pas le passer sous silence. C'est un élément que je voulais souligner.

DANIEL FONTAINE

Comme j'ai dit qu'on ne répondrait pas, c'était une affirmation et je vous en remercie.

FRANÇOIS FIORE

–

Conseil de développement

François Fiore, du conseil de développement du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, extrêmement intéressé par les expériences de ce matin, à titre de mutualisation. J'ai une question à poser notamment à Compiègne. Ce matin, on a cru comprendre que votre gratuité était du lundi au samedi. Quelles sont les raisons qui font que le dimanche, c'est payant, et pourquoi. C'est une première question.
Ensuite, Madame, vous avez dit, et cela a été répété à peu près partout, que la gratuité, une fois instaurée, c'est difficile de revenir en arrière. En gros, est-ce que c'est parce que cela modifie les comportements des usagers et des territoires ? Vous avez fait référence à juste titre à la réforme des collectivités et au fait justement d'être intégrés à de plus grandes communautés urbaines avec de plus grandes compétences, de perdre vous-même la compétence transport.
Le troisième point sur lequel je voudrais revenir, c'est le Monsieur qui l'a évoqué tout à l'heure, qui est le déplacement des personnes de conditions extrêmement modestes. Il a parlé de ce que, nous, on appelle les banlieues. Pour avoir exercé en tant qu'agent de l'État dans ces quartiers là, je sais de quoi je parle, et donc en effet, le fait de mettre en place la gratuité a permis de désenclaver ces quartiers-là et de permettre à toute cette population de ces quartiers-là de voir au-delà.
Monsieur le maire soulignait justement que c'était une notion importante, liberté, égalité, gratuité. En effet, quand on instaure la gratuité, dans l'esprit des gens, c'est bien pour lisser les inégalités. Il y a peut-être une problématique au niveau des équilibres financiers et ça, c'est du devoir des politiques de s'en soucier, mais il faut aller dans ce sens-là.
Nous, nous avons mis en place des réunions d'échange avec nos partenaires, les conseils de développement d'Aix et de MPM et de Salon Ouest sur cette problématique de la gratuité. C'est un périmètre qui recouvre plus d'1,8 million d'habitants, nous avons d'ailleurs tenu un forum le 5 mars dernier où nous avons pointé, à travers notre atelier, les problématiques de déplacement. On ne va pas revenir sur les constats.
On a insisté sur la mise en œuvre des transports en sites propres, donc on a atteint un tas de projet mais là, on voulait justement attirer votre attention. Nous avons rencontré à la fois, le conseil général, le conseil régional, le syndicat mixte avec qui nous avons échangé et qui nous ont dit, qu'en effet, l'élément que vous apportez, vous, spécifiquement, Pays d'Aubagne et de l'Étoile va nous permettre à nous, je parle pour Aix, Marseille, Salon Ouest Étang de Berre, de tirer les prix vers le bas, indépendamment du billet unique tarifaire qui nous permet de nous déplacer de l'est jusqu'à l'ouest en ayant le même billet.
Enfin, je terminerai là-dessus, nous avons justement, au cours de ce forum, avancé l'idée qu'il n'y ait plus qu'une seule autorité de transport à la place des 10 existantes aujourd'hui, qui permette justement, en toute cohérence, de gérer les déplacements. On sait bien que cela va créer un problème, de nombreuses discussions ont déjà commencé entre ces 10 organisations de transport mais il faut aller vers cela, une offre de service démultipliée, une qualité de service, et une coordination entre les grands corridors, les pôles d'échanges et les déplacements interurbains entre les territoires.

DANIEL FONTAINE

Merci beaucoup, quant à la réponse de pourquoi c'est pas gratuit le dimanche, je vous propose de prendre 30 secondes tout à l'heure et d'en parler.

Élement de la campagne gratuité des bus de l'agglo

JACQUES MIRA

–

Comité des usagers, habitant d'Aubagne

Bonjour, Jacques Mira, comité des usagers d'Aubagne, je voulais simplement un témoignage tout à fait subjectif. J'utilise les transports en commun à Aubagne depuis 2003 et personnellement j'ai senti une différence d'ambiance depuis la gratuité. J'ai l'impression que les gens sont plus tranquilles, courtois les uns envers les autres depuis la gratuité. Alors, mon explication vaut ce qu'elle vaut, c'est que, quand il y avait dans les bus des jeunes ou des moins jeunes qui fraudaient, ils n'étaient pas à l'aise, et si ils n'étaient pas à l'aise, les gens autour d'eux ne l'étaient pas non plus.

« Moi, j'ai deux adolescents qui fréquentent les bus et c'est vrai qu'ils ont acquis une liberté de déplacement qu'ils n'avaient pas avant »

Barbara Debraye

BARBARA DEBRAYE

–

Comité des Usagers, habitante d'Aubagne

Moi aussi, je fais partie du comité des usagers des transports publics de la ville d'Aubagne et de l'agglo. Je vais faire un témoignage et ensuite j'aurais quelques questions à poser. Au niveau du témoignage, effectivement M. Fontaine, avant, j'allais à pied ou à vélo. Donc, effectivement, je marche moins, donc ça c'est vrai. Maintenant j'utilise les transports en commun beaucoup plus, mes enfants aussi. Moi, j'ai deux adolescentes qui fréquentent les bus et c'est vrai qu'ils ont acquis une liberté de déplacement qu'ils n'avaient pas avant, ils se disent « tiens, on pourrait aller à la piscine, ou chez la copine qui habite à l'autre bout de la ville parce qu'on peut y aller en bus… » Spontanément, que cela soit mes filles ou leurs copines, elles ont eu cet éclairage de pouvoir se déplacer parce qu'elles n'ont plus besoin de demander qu'on les amène là ou là, et ça, c'est vrai que c'est très bien.
Moi, j'ai enquêté un peu les jeunes autour de moi et c'est vrai qu'ils me disent que le jour où ils auront la voiture, ils continueront à prendre le bus, donc au niveau de l'éducation, c'est très bien.
Ensuite, j'ai quelques questions à poser sur les coûts, parce qu'il y a des communes dont la répartition c'est : une partie les entreprises, une partie les collectivités. Donc, c'est vrai que si les coûts sont de plus en plus importants, comment allez vous gérer ces frais ?
La dame parlait des coûts de la billetterie, alors c'est vrai que le Conseil général, le Conseil régional mettent en place des tarifs préférentiels pour les jeunes, mais si, finalement, ça revient plus cher de payer une tarification plutôt qu'un coût qui est vraiment peu élevé, on se pose la question de payer quelque chose. Aussi, j'aimerais savoir pour les communes qui ont des délégations de service public et pour celles qui ont des régies, qu'est-ce qui fait que l'un est plus économique ou fonctionnel que l'autre. C'est vraiment cette question des coûts, des charges puisqu'elles y sont, comment ça va évoluer dans les années à venir.

DANIEL FONTAINE

Vous avez posé des questions qui méritent réponse, je vous propose qu'on y réponde pas, non pas qu'on veuille éluder le problème, mais c'est vrai qu'il y a des régies qui sont mises en place par un certain nombre d'entre nous, on a eu l'occasion de le présenter.
Il y en a qui sont en gestion mixte, d'autres qui sont en délégation de service public et on peut se dire que ce sont des choix qui ont été faits et qui tiennent essentiellement compte de la situation des communes. Une régie avec 9 bus, c'est pas pareil qu'une régie avec 80 bus, et donc il y a des tas de raisons techniques qui font que ces choix ont été pris. Je dirai tout simplement, sans répondre à vos questions, que ces choix peuvent évoluer. On peut parfois d'une DSP passer en régie, ou vice-versa. La question est en permanence posée mais ce qui me semble intéressant, c'est que, si on a une DSP, dans cette DSP, on fasse en sorte que les liens entre la qualité, le transporteur, les usagers puissent être des liens quantitatifs chiffrés qui permettent que le délégataire ait obligation de répondre à un cahier des charges qui soit sous le regard des citoyens.
Y a-t-il d'autres remarques ? Le délégataire, un mot ? Carole Paumier qui a fait partie de toutes les sociétés qui ont géré les autobus à Aubagne et qui maintenant est directrice adjointe régionalement du groupe Veolia qui gère nos bus, avant la gratuité et depuis, avec la gratuité. Carole ?

CAROLE PAUMIER

_

Directrice adjointe des Autobus Aubagnais

Pour nous, en tant que transporteur, la gratuité nous a demandé une évolution des mentalités, on l'a vu ce matin avec les propos échangés au niveau du GART.
Les transporteurs sont toujours un peu réticents à la gratuité, ça fait un peu peur, on ne sait pas trop ce qui va se passer, si on va maîtriser notre réseau, ce qui va se passer vis-à-vis de nos hommes. Ce qui est important, c'est le travail qui est fait quotidiennement au niveau du terrain, parce que, sans les conducteurs, nous on ne serait pas là aujourd'hui, donc ça il ne faut pas l'oublier.
Donc, cela demande un travail de changement et d'évolution, c'est un travail très intéressant, il faut savoir que c'est un travail intense, il faut être toujours à l'écoute de ce qui se passe sur le réseau, on le voit encore cette rentrée, on est victime de notre succès parce qu'on a des lignes et des horaires qui sont très chargés, donc on a un travail, avec Véronique et le service transports de l'agglo, d'adaptation en permanence et d'écoute des hommes. Il faut savoir que les hommes et les femmes conductrices sont contents de la gratuité, on a pu justement monter à Châteauroux et pouvoir échanger avec les conducteurs du réseau de Châteauroux. Les conducteurs ont pu s'approprier cette gratuité, les élus sont venus discuter avec les conducteurs, vraiment, il y a un travail considérable qui a été fait de mise en route de cette gratuité, et je crois que le succès de cette gratuité, c'est grâce à ce travail de fond qui a été fait au quotidien. On a aussi le comité des usagers, on a la commission « bus - lieu d'échange », il y a la commission accessibilité ; dans toutes ces instances, il y a vraiment un travail parallèle au réseau qui est fait et qui apporte justement ce souffle au réseau et qui soutient le réseau de façon notable.
Ce que je peux rajouter, c'est que le réseau des transports gratuits est pour moi quelque chose de très intéressant parce que je ne connaissais pas les réseaux de transports gratuits et je suis curieuse de voir comment ils vont évoluer, de savoir jusqu'où on peut adapter notre réseau de transport, nous, en tant que transporteurs, comment on peut s 'adapter à la fois à la demande des usagers et à la demande des collectivités, c'est un travail très intéressant et intensif, mais qui est important pour les citoyens au quotidien. On l'a vu pour le transport à la demande, on est victimes de notre succès, c'est pour moi quelque chose de très positif, et surtout j'attends de voir comment on peut avancer encore et faire progresser encore les choses.

DANIEL FONTAINE

Merci, Carole. Pour rester dans notre timing, une question se pose aux personnes qui sont autour de la table.
Première rencontre, aujourd'hui, inédite et on vous remercie encore une fois d'avoir pu y répondre et c'est à mon avis une première étape. La question qui peut se poser à nous maintenant, c'est que ces échanges que nous avons eus autour de la table, qui ne sont pas forcément de premiers échanges parce qu'avec certains, nous travaillions déjà en direct, il est intéressant de les poursuivre? C'est-à-dire que nous travaillons à l 'élargissement de notre groupe et de faire que la douzaine de collectivités qui pratiquent la même politique que la nôtre puissent être associée à ces débats-là, et la question qu'on peut se poser est de savoir si il y a un intérêt, et si il y a un intérêt, quels types d'outils doit-on mettre en place en sachant que les outils lourds sont des outils très contraignants et que les structures légères n'empêchent pas le bon travail.
Je dis ça comme ça parce que je ne sais pas vous, mais nous, il y a des jours où 24 heures c'est pas suffisant, il nous en faut 28. Donc, quelle idée de coopération ? En ce qui nous concerne, vu qu'on a initié le travail, ça nous semble intéressant de le poursuivre, mais faut-il encore qu'on soit d'accord là-dessus et qu'on se dise de quelle manière en sachant que Aubagne n'a pas le monopole et que si ça devait se poursuivre on irait volontiers à Compiègne, dans le Sud Ouest, dans l'Est, en Bretagne ou en Provence éventuellement mais on irait à la période où on profiterait de la lavande etc...

BENJAMIN DELPLANQUE

Si je peux me permettre, je vais enfoncer une porte ouverte mais oui, ça a de l'intérêt vraiment et, comme on disait à midi, ça a un double intérêt qui est d'abord entre nous, sans rester chacun enfermé, pour échanger parce qu'on peut se poser les mêmes questions, avoir envie de changer de contrat, passer en régie, etc...
Donc, pour tous les sujets quotidiens qui animent nos journées respectives, et où on peut s'entraider, piocher des idées.
Mais, c'est aussi important par rapport à l'extérieur, d'essayer de porter une voie au GART, au CERTU, d'avoir une représentation commune de réseaux gratuits, c'est quand même une particularité qui, même si elle se développe, reste assez isolée. Là, on a une liste qui tient sur une page, ce n'est pas énorme, cela pourrait être

beaucoup mieux. Donc, je pense que ça a ce double intérêt-là et je suis sûr que si on le propose, vous serez les bienvenus à Compiègne, mais on irait volontiers aussi en Bretagne en juillet, il n'y a pas de problème !

PAUL PLUVIAUD

Vous m'avez entendu ce matin faire une remarque sur le GART, elle n'était pas méchante, j'ai simplement dit ce qui s'était passé en 2001/2002, mais son attitude a changé au GART.
Vous pouvez créer une nouvelle structure, c'est vrai, mais cela fait du travail, de l'organisation. Si le GART s'engage à ouvrir une cellule « transports gratuits », il pourrait peut-être, parce que nous sommes, pour beaucoup, des adhérents, nous organiser des sessions particulières concernant la gratuité et apporter au cours de ces réunions ce qui pourrait nous manquer quant à la poursuite de l'action et aux moyens mobilisés pour améliorer. Voilà, ce que je pense des nouvelles structures... pour l'instant c'est encore marginal la gratuité, mais sous l'égide d'une organisation comme ça, ça me paraîtrait pas mal.

ADELINE ROUCHON

Il y a une difficulté à afficher cela, nous, on est en pleine négociation avec Tisseo qui est un réseau payant. On va adhérer, en étant gratuits, à un réseau payant dont la politique n'est pas la gratuité, donc on négocie sur le fait de rentrer tout en restant gratuits mais on est encore sur quelque chose de très tabou et de très compliqué. Donc, c'est intéressant de continuer, nous, on est dans ce cadre-là, mais si on fait quelque chose de très institutionnel, on va avoir du mal à s'y engouffrer.

C'est super de pouvoir échanger, mais après, on est sur des sommes qui sont considérables, sur des négociations avec d'autres opérateurs institutionnels ; donc, c'est un peu difficile de dire qu'on porte la gratuité, on l'a portée politiquement, ça, je suis encore capable de l'affirmer, mais je fais partie de la communauté d'agglomération dans laquelle d'ailleurs certaines voix n'étaient pas pour la gratuité, c'était majoritaire mais sans plus, et encore plus au niveau de Tisseo.
C'est un peu tabou la gratuité, c'est intéressant de poursuivre, mais voilà la réserve que je peux apporter par rapport à cet engagement.

En plus, nous, c'est récent, 2009, donc on n'a pas une expérience très longue, mais on espère la garder... dans les négociations, on sait qu'on va la garder jusqu'à la fin du marché, ce qui correspond, niveau timing, mais on ne sait pas du tout ce qui va nous arriver une fois qu'on aura adhéré, qu'on aura 2 sièges au sein de Tisseo qui en a plus de 14... donc la gratuité deviendra ce qu'elle peut...

MAGALI GIOVANNANGELI

Sur la question de la mutualisation, il y a de l'entraide. Parce que, quand on se retrouve ultra minoritaire dans une institution plus large avec d'autres collectivités pour qui l'intérêt de la gratuité ne va pas de soi, un réseau léger peut être intéressant, alors après techniquement je ne suis pas une spécialiste... mais depuis que je suis élue, je participe à de nombreux autres réseaux, je sais qu'il n'y a pas que de l'évènementiel et de la rencontre, même si elle me semble incontournable, aujourd'hui on le voit bien, elle n'est pas obligée d'être lourde de ce point de vue.
Mais il peut y avoir des infos qui tournent avec le net en particulier qui nous permet d'avancer pas mal. Il me semble que l'intérêt d'un réseau, c'est de mutualiser des connaissances, des savoirs, de s'entraider et qui ne génère pas forcément une rencontre.
Ce qui peut générer une rencontre, c'est la question de l'élargissement qu'évoquait Daniel tout à l'heure. On a une liste de quelques collectivités qui se sont intéressées de près ou de loin à la gratuité, : notamment St-Etienne, Dijon, Chambéry, Lannion, Tarbes, Voiron, Strasbourg, Rennes, Dunkerque, Saint-Brieuc, Macon, Villeurbanne, Annecy, Avignon, Saint-Malo, Chateauvillain, Angoulème, Viry-Chatillon et Saint-Pierre, Toulon... En fait pour toutes les tailles d'agglomération, parmi toutes les tendances politiques, la gratuité suscite de l'intérêt. Donc, on pourrait se dire que si réseau il y a, il peut être promoteur d'un événement qui consisterait à lui-même de se donner les moyens de s'élargir, et ça permettrait de faire que notre enthousiasme que je trouve fort, qui fait la parité autour de la table, et c'est le maire de Carhaix qui disait que sa ville est aussi grande que les autres sur la carte de France. Moi, je dis que la question de la gratuité, elle sort des questions de volume, de taille, de mise en concurrence et elle nous permet de nous retrouver sur une notion, et l'élargissement permet d'irriguer sur ces questions-là, donc j'y vois un grand intérêt et je pense que ça peut nous renforcer avec d'autres lieux, d'autres gens et qu'au sein du GART, ça peut aussi avoir un autre écho.

DANIEL COTTEN

Je crois qu'on partage la même opinion sur la forme que prendrait la structure, je crois que chacun serait pour qu'elle soit assez souple... Avoir de l'échange, de l'information régulière. Poursuivre de cette manière, dans les mois à venir, nous intéresse fortement, ensuite à voir quelle serait la structure à mettre en place, sa nature, mais, nous, on est intéressés, et aussi, bien sûr, de vous inviter à Carhaix en Bretagne, à la période qui vous convient.

NATHALIE CASTAN

Tout à l'heure vous avez parlé d'une structure souple, légère, du net, etc... Pour aller plus loin, peut-être que certains connaissent les réseaux type « transport et déplacement » ou les réseaux des villes cyclables qui permettent d'échanger par mail, poser une question, tout le monde reçoit la réponse, etc... je pense que c'est un outil relativement simple qui pourrait se mettre en œuvre, en plus d'a minima une petite rencontre annuelle comme on le fait aujourd'hui.

DANIEL FONTAINE

Je crois qu'il est compliqué pour un certain nombre d'entre nous, notamment les techniciens, d'émettre des avis, des prises de position, j'entends bien. Parfois les techniciens ont la limite de l'expression et ils sortent de leur devoir de réserve, c'est peut-être pas le mot, mais enfin ils ont quelques réserves.
Si je vous écoute là, il y a de l'intérêt à se voir, à se rencontrer. Nous ne sommes pas tous dans des situations stables, on peut être menacés par l'intercommunalité, on peut être menacé par l'obligation d'intégrer un réseau ou les règles soient différentes sauf que ces choses-là sont des choses qui vont venir ou pas, mais je pense qu'on va aller vers ces échéances-là avec ce qui nous a fait nous réunir aujourd'hui. C'est-à-dire, faire le constat que la gratuité, pour tous ceux qui la pratiquent, c'est bien. Il faut qu'on le dise, parce que si on ne le dit pas, certains mettront rapidement un mouvement pour nous faire remarquer que c'est plus contraignant que facilitant. Donc, je crois qu'on est porteur de cette idée de gratuité et qu'il pourrait être intéressant qu'on puisse rester en contact, voir comment on peut échanger nos expériences, parfois il n'est pas nécessaire de se retrouver à 10 pour échanger. Je prends le vieil exemple de notre amitié avec Châteauroux où on était deux Quand M. Pluviaud a envie de nous appeler il nous appelle, on s'entraide dans nos difficultés et dans nos progrès. Cette expérience-là, on peut l'élargir sans constituer un bureau, une association, une adhésion parce que là, on rentre dans un processus qui fait que, on connaît toutes les contraintes de l'association... mais l'idée de continuer à se voir, de s'élargir non pas seulement à ceux qui ont déjà la gratuité en place, mais ceux qui souhaiteraient la mettre en place et qui souhaiteraient se renseigner auprès de nous.

« l'idée de continuer à se voir, de s'élargir non pas seulement à ceux qui ont déjà la gratuité en place, mais ceux qui souhaiteraient la mettre en place et qui souhaiteraient se renseigner auprès de nous. »
Daniel Fontaine

Mais pourquoi on serait les seuls à se renseigner, parce que les expériences que nous avons ne sont pas les mêmes donc peut-être avons-nous la nécessité de trouver les moyens, pour se dire de temps en temps, nous nous voyons pour savoir où on en est, peut-être que demain vous serez intéressés par l'avis d'autres pour savoir comment résister à cette emprise tentaculaire qui vous ferait disparaître, peut-être que dans le cadre du syndicat mixte des Bouches-du-Rhône, nos amis me mettront contre le mur, et avant que je sois fusillé, vous m'aiderez à trouver l'idée sublime qui me permettra d'esquiver la balle. Mais tout ça nécessite une poursuite de la rencontre. J'ai cru comprendre l'intérêt qu'il y avait de se revoir. Nos amis de Carcassonne, par

exemple, vont toujours avoir la volonté de construire, alors ils ne sont pas forcément avec des partenaires très partisans. Mais nous, au niveau de l'agglo, on est 12, il ne faut pas croire que d'entrée, ils ont tous dit "super on y va". Et maintenant, ils sont les premiers à taper à notre porte pour nous demander des bus supplémentaires, etc...
Notre ami de Châteauroux faisait la remarque du GART. Les gens du GART en partant sont venus nous voir en disant, c'est intéressant, venez participer à nos rencontres, venez proposer des idées !
Je crois que c'est à prendre en compte. Après, je suis un peu plus réservé pour dire que c'est eux qui vont organiser des rencontres sur la gratuité, mais que nous, nous allions dans leurs instances, nos instances puisque certains d'entre nous sont membres du GART, débattre de cela, et d'autant qu'on a eu quelques idées avant, des échanges, qui font que, lorsqu'on va là-bas, on se connaît un peu mieux, on est plus efficaces, c'est pas mal ! Les idées de progrès, transport ou autres, portées par des gens d'horizons politiques différents... Vous vous souvenez, M.Pluviaud, de l'expérience qu'on a eue en commun. Quelle rigolade, je vais vous raconter : on est pas de la même obédience politique avec M. Pluviaud, sauf que, dans un grand débat, il a dit qu'avec Aubagne, on avait tout pour s'entendre vu qu'on était de la même branche politique. Tout le monde s'est marré parce que tout le monde savait que c'était pas vrai, mais ça ne nous a pas empêchés de continuer à travailler ensemble.
Je crois qu'il n'y a progrès que quand on décide de se mettre ensemble pour faire évoluer des idées, et personne n'a le monopole des idées progressistes, personne n'a le monopole de « j'ai la réponse à tout ». Certains l'ont pensé pendant longtemps et ils se sont trompés. Donc voilà, c'est une proposition de poursuivre le travail dans l'amitié et dans le sérieux, bien sûr.

PAUL PLUVIAUD

M. le maire, vous savez qu'on a toujours dit qu'on travaillait à livre ouvert. J'ai toujours donné des instructions au service transport : ne cachez rien ! Quelle que soit la collectivité qui vous appelle, moi je devais aller en Suisse, je suis allé à Lausanne, on a envoyé des renseignements à Lisbonne, et en France, il doit bien y avoir une dizaine de communautés d'agglo qui nous ont demandé des renseignements. Moi, je leur dis vous envoyez tout ! Vous vous mettez à la disposition de nos collègues pour essayer de s'entraider. Nous, on est un livre ouvert ! On a rien à cacher, il faut s'entraider.

DANIEL FONTAINE

Je ne sais pas si la presse veut nous poser quelques questions ? Le point presse, on l'envisage comment ? Si dans une dizaine de minutes, la presse veut nous poser quelques questions on est à leur disposition.

ROBERT ABAD

_

Directeur de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile

Pour concrétiser la notion de réseau à travers le net qui est effectivement un moyen efficace, je crois que nous pourrions avoir pour répondre à l'ensemble des questionnements et des demandes extérieures et des demandes qui sont les nôtres au fur et à mesure de la vie locale.
Je crois que, du point de vue du Pays d'Aubagne, on peut travailler sur cela, pourquoi pas penser à une espèce de page de garde liée au fait que se crée un réseau des collectivités pionnières de la gratuité des transports publics, et que celle-ci rende compte de notre réunion, des coordonnées des présents, du fait qu'il y a une douzaine d'autres collectivités locales dans ce pays qui sont en gratuité et on doit pouvoir fournir les coordonnées aussi et mettre cela à disposition de chaque collectivité, ce qui au fond permet de recevoir et de diffuser.
Cette page de garde pourrait être utilisée par chaque agglo ou ville sur son site, en disant « je fais partie du réseau, voilà la page » et qu'on travaille comme le dit M. Pluviaud à livre ouvert. Je crois que ça, on devrait arriver à le faire et à avoir un système qui permette à chacun de le gérer et en même temps de faire qu'il y ait une certaine coordination de cet aspect. Deuxième aspect, le maire l'avait évoqué, tout a été enregistré, on pourrait convenir, parce que ça a été suffisamment digne d'intérêt, qu'il y ait une publication des propos tenus par les uns et par les autres et que ceci soit édité sur le net (il n'y a pas de frais d'édition), ce qui permettra de faire un fond de débats.
Troisième aspect, effectivement, restons en contact pour envisager prochainement une rencontre dans l'année à venir.
Si on avait ces trois pôles de décisions de manière tout à fait informelle, je crois qu'on devrait s'en sortir.

FIN DE LA RENCONTRE

LISTE DES PARTICIPANTS ET INTERVENANTS

—

MAGALI GIOVANNANGELI
Présidente Communauté d'agglomération
Pays d'Aubagne et de l'Etoile

DANIEL FONTAINE Vice-président Communauté d'agglomération
Pays d'Aubagne et de l'Etoile

HERVÉ THEROND
Directeur général des services Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

ROBERT ABAD
Directeur de cabinet Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

NATHALIE CASTAN
Directrice service transports et déplacements
Communauté d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

MARIE BURDY
Service transports et déplacements Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

FRANÇOISE VERNA
Service communication Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

MARC GIRAUD SAUVEUR
Conseil de développement Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

BERNARD CALABUIG
Démocratie participative Communauté
d'agglomération Pays d'Aubagne et de l'Etoile

BENJAMIN DELPLANQUE
Respensable Service transports Communauté
d'agglomération de la région de Compiègne

GRÉGOIRE BOYER
Directeur de la régie Communauté
d'agglomération de Castres - Mazamet

PAUL PLUVIAUD
Vice Président Chargé de la mobilité intermodale
Communauté d'agglomération Castelroussine

MME ROUCHON
Elue aux transports Communauté
d'agglomération du Muretain

DENIS BARRERE
Service transports Communauté
d'agglomération du Muretain

MARIE GEOFFROY
Directrice service transports Communauté
des communes de Moselle et Madon

BRUNO MARTIN
Elu circulation et déplacements
Commune de Manosque

MARIE-ELISABETH LEVEQUE
Service transport Commune de Manosque

CHRISTIAN TROADEC
Président Communauté des communes du Poher

M. COTTEN
Vice-président aménagement transport
Communauté des communes du Poher

DIDIER HAGELI
Directeur régie transport Communauté
d'agglomération de Carcassone

PATRICIA VARNAISON-REVOLLE
Chef département déplacements durables
CERTU

PIERRE MATHIEU
Vice Président
GART

LAURENT KESTEL
Directeur relations institutionnelles GART

CLAUDE NOBLE
Usager Comité des usagers

BARBARA DEBRAYE
Usager Comité des usagers

JACQUES MIRA
Usager Comité des usagers

M. FIORE
Membre du bureau
Conseil de développement

M. DUBINI
Membre du bureau
Conseil de développement

M. PEPE
Membre du bureau
Conseil de développement

JEAN PIERRE KOLLER
Directeur Autobus Aubagnais

CAROLE PAUMIER
Directrice adjointe Autobus Aubagnais

VÉRONIQUE POURCHON
Responsable étude et développement
Autobus Aubagnais

CHRISTIAN BARIELLE
Conducteur Autobus Aubagnais

BOUCHRA MEGHENNI-TANI
Contrôleur Autobus Aubagnais

SARAH AIMOND
Responsable marketing et développement Sud Cars Midi

ROBERT BOURDAREL
Directeur des Transports et des Ports
Conseil général des Bouches du Rhône

STÉPHANE COPPEY
Chargé de mission
Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur

SABRYA PREVOST
« Stratégie du Territoire »
CCI - MP

MEDIA :

AJJ, Journal municipal de la ville d'aubagne
LA PROVENCE
LA MARSEILLAISE
L'HUMANITÉ
MARSACTU
LCM, la chaine marseillaise

Campagne communication Gratuité pour les bus de l'agglomération d'Aubagne et du Pays de l'Étoile.

l'agglo

chacun est plus fort

LA COMMUNAUTÉ
PAYS D'AUBAGNE
ET DE L'ÉTOILE

www.agglo-paysdaubagne.com

ANATOME - 2012 - conception graphique : Charlotte Planche / Benoit Jacquet