Publié le 26 octobre 2012

6e Colloque du Grand Est sur la mobilité, les Epl vont de l'avant !

Quelle géographie ? Quelle gouvernance ? Quel financement ? Les questions touchant aux transports publics locaux étaient nombreuses à l'entame du 6e Colloque des Epl du Grand Est qui a eu lieu le 19 octobre 2012 à Strasbourg. Consciente des enjeux majeurs, publics et privés, liés à la profonde évolution engagée par les territoires en matière de transports, la Fédération des Epl Alsace a souhaité, à cette occasion, se projeter et réfléchir à l'organisation « des Autorités organisatrices de mobilité » de demain.

Les débats ont été précédés par la visite, en compagnie de son architecte, du P+R de la Rotonde, Parc-Relais exploité depuis novembre 2011 par la CTS, Compagnie des Transports Strasbourgeois. Symbolisant cette quête d'une nouvelle mobilité, le P+R fut également le point de départ d'une traversée dégustative qui amena la soixantaine de participants au Palais des Congrès de Strasbourg.Le partenariat développé à cette occasion entre Le Gart et les Fédérations régionales des Epl Bourgogne Franche Comté, Rhône-Alpes et Champagne Ardennes-Lorraine, a permis d'offrir aux participants deux tables rondes de grande qualité, les personnalités politiques et référents techniques présents ayant été clairs sur leur vision à court et moyen terme de la mobilité.S'appuyant sur les propos de **Roland Ries**, sénateur-maire de Strasbourg et président du Gart, intervenu en ouverture, les élus présents à la première table-ronde ont pu confronter leur avis sur les échelles de gouvernance des actuelles autorités organisatrices de transports (AOT) et les dispositifs financiers pouvant permettre le déploiement d'une mobilité la plus adaptée aux concitoyens.

Partant d'un constat unanime, à savoir la coopération indispensable entre AOT pour une meilleure concertation des politiques de mobilité, les avis se sont ensuite partagés sur la collectivité dite « chef de fil ». Une région mais n'intervenant pas sur le territoire des agglomérations pour **Dominique Gros**, maire de Metz et vice-président de l'Agglomération messine, alors que **Jacques Chiron**, sénateur de l'Isère et adjoint au maire de Grenoble, y voit plutôt le rôle d'une « région urbaine ».En précisant la difficulté pour les AOT de niveau différent de travailler ensemble, **Michel Neugnot**, vice-président à la mobilité du Conseil régional de Bourgogne, a souhaité rappeler qu'une meilleure connaissance des réseaux existants était nécessaire avant toute recherche de coopération. Il s'est appuyé sur l'exemple de la centrale d'informations multimodale actuellement développée par la Région Bourgogne qui doit permettre une meilleure adaptation et optimisation de l'offre entre les 14 AOT composant son territoire.Pour **Alain Matheron**, vice-président aux transports du Département de la Drôme, la réponse a pris la forme d'une Société publique locale. La Spl peut constituer un outil pertinent, non pas pour supplanter les différentes AOT, mais pour offrir un cadre commun opérationnel et aussi un lieu de rencontre et de réflexion pouvant rapprocher les stratégies des différentes AOT. Vue comme un

outil de régulation, la Spl doit permettre de gagner en cohérence, d'aboutir à des économies d'échelle et à un meilleur service pour l'usager.A cet égard, les Epl sont perçues, par tous, comme l'assurance d'une bonne utilisation des deniers publics. Reste la question de la juste tarification, subtil équilibre entre contribution de l'usager et compensation pour service public de la collectivité. Le sujet s'est révélé pour le moins sensible en cette période où les marges de manœuvres financières sont très limitées.Une chose est sûre, territorialement et économiquement, les transports doivent contribuer à réduire la fracture sociale. **Roland Ries** considère que le droit au transport pour tous passe par le développement d'une tarification sociale solidaire inter-AOT, la perte financière occasionnée pouvant être compensée par une hausse du nombre d'abonnés. **Michel Neugnot** renforce l'idée en précisant que cette équité entre citoyens doit dicter la stratégie de l'AOT, la valeur d'usage ne pouvant qu'être différente du coût réel. Pour **Dominique Gros**, il faut davantage envisager une augmentation des tarifs qui permettra malgré tout de développer des tarifs adaptés pour des publics-cibles.Représentant le savoir-faire privé en matière de gestion de transports publics locaux, **Jean-François Soulet**, directeur régional Centre-Est à Véolia Transdev, demande aux collectivités territoriales une meilleure prise en compte des charges supportées par l'opérateur privé, notamment dans le cadre du renouvellement des DSP. « Il nous est constamment demandé de faire mieux à moins cher », cela n'est pas viable à long terme.Si d'autres sources financières ont été évoquées, telles que la « taxe pollueur-payeur », **Philippe Maiteau**, président de la Fédération des Epl Alsace a tenu à rappeler qu'aucune taxe ne pourra permettre la marge de manœuvre que permet l'endettement. Il a, de ce fait, souligné l'importance de ne pas le considérer négativement.Si l'on considère, selon **Roland Ries**, « qu'un report modal de 10 % de déplacements en voiture individuelle entraînerait un doublement de la fréquentation des réseaux de transport public », bannir la voiture des villes est tout simplement impossible.S'imposent alors à nous les principes de « zones de pertinence » et de « zones de viabilité ». Dans les deux cas, l'organisation de l'intermodalité et de la multimodalité est névralgique tant l'émergence d'une nouvelle mobilité dépend cette facilité à évoluer d'un mode de déplacement à un autre. Les

leviers possibles sont nombreux et ont été débattus lors de la seconde table ronde. Les actuelles politiques de stationnement sont l'objet de nombreux dysfonctionnements. Or une mauvaise gestion de ce dernier entraîne rapidement une congestion de l'espace urbain. A ce titre, **Benoit Kandel**, 1er adjoint au maire de Nice et président de la Commission mobilité à la Fédération des Epl, a présenté le système de stationnement intelligent, particulièrement novateur, actuellement développé sur le territoire de Nice.En complément, **Jean Philippe Lally**, directeur général de la CTS, a rappelé qu'une politique de stationnement adaptée, sur le plan de l'aménagement (ex : écoquartier Danube à Strasbourg), s'avère également dissuasive et invite l'usager de l'automobile privative à réfléchir ses déplacements. Un autre réflexe est possible pour l'usager, le recours au véhicule « propre ». **Patrick Gagnol**, de la Direction mobilité électrique à EdF, est revenu sur les deux dernières années d'expérimentations sur le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg d'une flotte de véhicules hybrides rechargeables et a confirmé un intérêt croissant des utilisateurs pour ce nouveau mode de déplacement.

Pratique beaucoup plus ancienne, la marche à pied : serait-ce possible de fluidifier l'usage des transports publics pour nos concitoyens et réguler l'utilisation de la voiture par ce biais ? **Philippe Chervy**, directeur général de la Sem Solea, se pose la question. Déjà convaincue des besoins complémentaires des modes de transports en commun – Solea a développé une offre de transport à la demande, un service de taxis et un

service de covoiturage – cette Société d'économie mixte choisit de placer le piéton au cœur de sa réflexion. Un meilleur guidage ou accompagnement du piéton ne pourrait-il pas, à l'instar du stationnement, du vélo, ou encore de la voiture hybride, être un des leviers de l'intermodalité...Finalement l'intermodalité repose avant tout sur l'équilibre entre ses composantes. La viabilité d'un mode de déplacement comme l'auto-partage n'est possible que s'il est intégré dans une stratégie globale de déplacement, précise **Jean Baptiste Schmider**, directeur d'Auto'trement. Cela appelle nécessairement le soutien des pouvoirs publics, politique voire financier.En conclusion de cette journée, il est apparu que l'ensemble des contraintes territoriales et économiques auquel nous faisons face nous amènent indubitablement vers un rapprochement des acteurs de la mobilité, une amplification des compétences, une centralisation des données et surtout vers une stratégie politique concertée, autrement dit vers des « Autorités Organisatrices de Mobilité ». Consciente de cette évolution et portée par son objectif de « Servir le Public », la Fédération nationale travaille actuellement avec plusieurs Entreprises publiques locales sur la réponse globale pouvant être apportée par l'Epl, dans différents secteurs d'activité dont les transports.