



La COOPÉRATION en matière DE MOBILITÉ

En consacrant le rôle des autorités organisatrices de transport, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) répartissait les compétences de chaque collectivité territoriale en matière de transport public. Cette loi de décentralisation a favorisé l'essor des politiques de mobilité à l'échelon urbain, départemental et régional.

Parallèlement, la demande croissante de mobilité couplée au phénomène d'étalement urbain lié à la démocratisation de l'automobile, ont, par leur ampleur, engendré l'émergence de nouveaux espaces de vie qui se sont rapidement affranchis des frontières administratives et des périmètres institutionnels de transport.

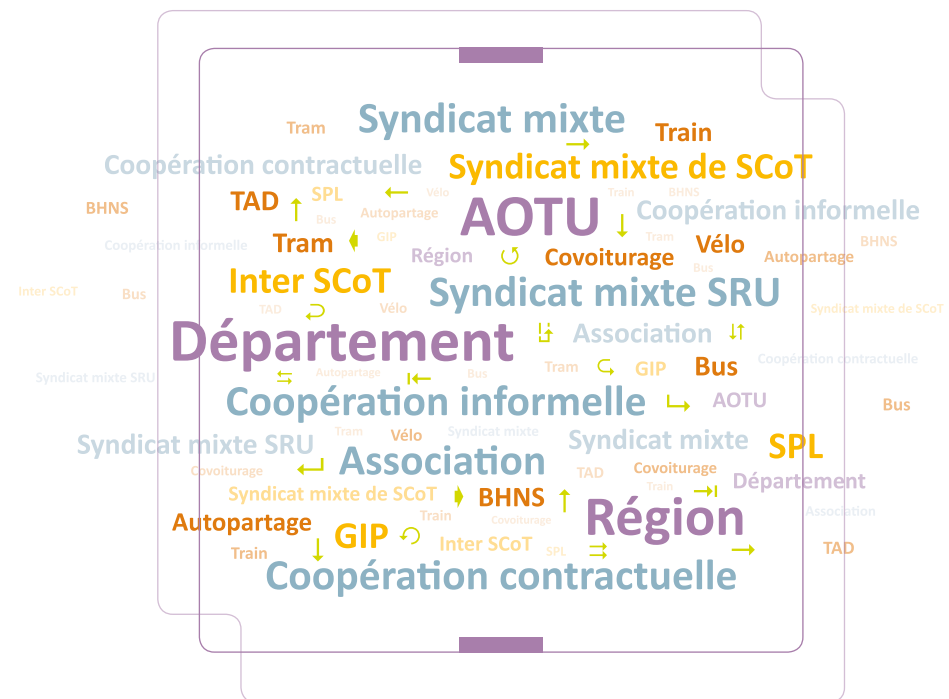
Les autorités organisatrices de transport de tous rangs ont donc dû s'associer pour promouvoir et assurer la bonne articulation de leurs réseaux de transport, afin de construire des politiques de mobilité mieux adaptées à ces bassins de vie. Au gré de l'évolution de la législation relative au développement de l'intercommunalité et de la mise en œuvre, sur certains territoires, de collaborations plus informelles, le paysage de la coopération institutionnelle s'est progressivement étoffé.

Cependant, la raréfaction des ressources financières, l'émergence des nouvelles technologies de l'information et la demande de plus en plus forte d'intermodalité incitent désormais à réfléchir aux évolutions du paysage juridique de la coopération institutionnelle.

Au vu de ces différents enjeux, posés avec plus d'acuité aujourd'hui encore dans un contexte législatif fortement évolutif (Grenelle de l'Environnement, réforme des collectivités territoriales,...), il est apparu nécessaire de dresser un panorama étendu des différentes formes de coopérations existantes en France et de leurs spécificités respectives.

Destiné à constituer un outil d'aide à la décision pour les autorités organisatrices de transport, ce panorama, élaboré par le GART en partenariat avec l'association Movable, fixe des repères et propose des clés de lecture sur le champ des possibles en matière de coopération et de gouvernance des mobilités.

LA COOPÉRATION en matière DE MOBILITÉ



La COOPÉRATION en matière DE MOBILITÉ



Movable
MObilité Urbaine Verte de
l'Agglomération BordeLaisE

Hôtel de la CUB
Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux cedex
www.movable.fr

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22 rue Joubert
75009 Paris
Tél. : 01 40 41 18 19
www.gart.org

Prix TTC : 25 €

www.gart.org



La coopération en matière de mobilité

Juin 2012



→ Éditorial

La performance des transports publics se mesure, notamment, dans leur capacité à apporter un avantage comparatif significatif par rapport à la voiture individuelle. Pour y parvenir, les pouvoirs publics doivent organiser la chaîne des déplacements dans l'objectif de simplifier au maximum leur usage pour nos concitoyens.

Depuis quelques années, les progrès en la matière ont été considérables, notamment dans l'urbain. Emprunter un tramway, puis une ligne de bus et terminer enfin son trajet en prenant un vélo en libre service est désormais un fait acquis pour la majeure partie des agglomérations de notre pays. Par ailleurs, de nombreux pôles d'échanges ont été créés autour des gares TER. Mais il nous faut aujourd'hui réfléchir à une échelle plus globale, du fait notamment de l'évolution des territoires et de l'élargissement des bassins de vie. Cette réflexion est rendue nécessaire par la segmentation des compétences, le contexte budgétaire très contraint et l'intégration des nouvelles technologies qui sont autant d'incitations à la coopération pour les collectivités.

Bien évidemment, les projets de coopération institutionnelle entre Autorités Organisatrices de Transport existent, et c'est heureux, mais ils sont trop souvent fragmentaires. De même, il existe de nombreux outils juridiques – syndicats mixtes, syndicats mixtes de type «SRU», syndicats de SCOT, etc. – permettant d'organiser cette coopération, mais aucune de ces structures ne s'est véritablement imposée. Il nous faut donc dégager des pistes de réflexion afin de provoquer l'impulsion nécessaire pour mieux développer l'intermodalité dans notre pays.

En sa qualité de représentant de toutes les Autorités Organisatrices de Transport – urbaines, départementales et régionales – le GART a naturellement vocation à impulser cette réflexion.

Je formule le vœu que cette étude, qui a résolument fait le choix d'une approche qualitative de la gouvernance des mobilités, enrichisse celles qui existent déjà sur le sujet. Il s'agit d'une première étape très utile, celle du diagnostic, qui a vocation, je l'espère, à faire émerger des solutions efficaces et innovantes pour développer beaucoup plus largement la coopération sur tout le territoire.

Yves Krattinger

Sénateur,

Président du Conseil général de Haute-Saône,
Président de la commission intermodalité du GART



→ Préambule

Comme on le sait, la LOTI a distribué les responsabilités en matière de transport public entre les différentes collectivités, de la région et du département à la commune ou à la communauté de communes. De plus, cette loi fondatrice a associé en quelque sorte des territoires et des modes de transport, de l'autobus ou du tramway urbain à l'autocar et au TER. Cependant, depuis 1981, en l'espace de trente ans -une génération-, le contexte a changé en profondeur. Les problématiques des années 80, si elles n'ont pas reculé en intensité -offrir à tous les moyens de se déplacer procurant l'accès à l'abondance et à la diversité des ressources au profit de l'élévation du niveau et de la qualité de la vie-, ne sont plus seules à former ce que l'on pourrait appeler *l'impératif de mobilité*, mué plus récemment en impératif de mobilité durable.

D'abord, la dynamique spatiale de la population et de l'emploi a brouillé les limites entre la ville, plutôt dense et plutôt compacte, et l'espace rural, devenu pour une part importante la ville fragmentée, invisible en tant que ville mais où la haute mobilité servie par la vitesse

et la voiture assurent le fonctionnement quotidien de ces territoires de basses densités. Entre ville et campagne, entre proximité et longue distance, l'équation de mobilité qui s'est installée durablement joue de schémas complexes, face auxquels la distribution des responsabilités héritée de la LOTI, cloisonnant les espaces et les modes de transport, est un peu dépassée par les pratiques sociales, pour ne pas dire plus.

Ensuite, le double impact du changement climatique et du renchérissement du prix de l'énergie, qui s'épaulent l'un l'autre, renforce à la fois le besoin d'offrir, tous terrains confondus, une alternative à la voiture particulière et à ses usages individuels, voire individualistes, et d'autre part la nécessité, dans ce nouveau contexte environnemental, de répondre à une demande latente de transport public ou de formes alternatives au tout-automobile devant la hausse du prix des carburants. Une hausse qui bouscule -et bousculera- le budget des ménages par ailleurs, pour partie d'entre eux, interpellés par les incertitudes de l'emploi.

Cette triple mutation du contexte des transports publics, géographique, environnementale et économique, appelle une augmentation substantielle de l'attractivité et de la commodité des transports publics, alors que l'action publique est elle-même confrontée à une tension budgétaire sans précédent récent.

Il serait injuste, pourtant, de s'en tenir à une vision selon laquelle, au noma-

disme quotidien généralisé des populations, l'action publique, celle de l'Etat qui fixe les règles, « sédentarisée » par les périmètres de compétence des collectivités et de leurs élus, se serait finalement installée dans l'immobilisme. Les syndicats associant plusieurs collectivités, de même niveau ou de niveaux différents (les syndicats mixtes ouverts), existaient avant la loi SRU. Cette loi ouvre la possibilité de créer des syndicats ayant pour but la mise en commun de dispositifs facilitant un usage intégré des transports publics, comme la tarification, l'information ou la coordination des horaires, afin d'effacer les obstacles au franchissement des « frontières de compétences ». Plus largement, de multiples autres formes de coopération entre collectivités dans le domaine des transports existent ou pourraient exister : des associations, des coopérations contractuelles ou même informelles, des syndicats mixtes de SCOT, des sociétés publiques locales, des groupements d'intérêt public.

Mais la réalité est cruelle. Chacune de ses formes de coopération au profit de l'intégration des offres de transports publics demeure anecdotique : limitée à quelques rares cas de mise en œuvre, la coopération intégratrice est balbutiante, reste balbutiante pourrait-on dire, tant les années passent sans que l'usager puisse voir basculer des offres juxtaposées, le plus souvent bien conçues de l'intérieur, dans un véritable système tous modes et tous territoires coïncidant avec son horizon quotidien.

Si les cas de coopération existants sont exemplaires, ils n'ont pas réellement fait école. Si la multiplication des formules de coopération, mêmes limitées à un petit nombre de collectivités, montre que la recherche de solutions au cloisonnement des offres de transport public est active, elle révèle aussi le déficit d'une voie majeure susceptible d'unifier les règles de coopération, qui serait de nature à généraliser l'intégration des offres de transport public. Une généralisation dont les collectivités pourraient tirer profit en leur permettant d'augmenter et de faciliter l'offre de transport sans investir pour produire de nouvelles offres, en jouant des synergies possibles entre réseaux, matériels et services.

Dans cette situation, un nouveau venu, le pôle métropolitain, dispositif coopératif entre agglomérations, est en train d'émerger. Sa préoccupation pour les questions de transport paraît constante, à en juger par les premiers pôles constitués. Le paysage de la coopération entre territoires de compétence transport en sera-t-il changé ? *A priori*, l'ampleur des mutations institutionnelles indispensables à l'évolution vers une offre de transport public réellement intégrée appelle une nouvelle LOTI, après trente ans d'une structuration des compétences qui aura vigoureusement relancé les transports publics, au moment même où la voiture particulière paraissait, à elle seule, pouvoir assurer la totalité de la demande de déplacement.

Francis Beaucire

Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

sommaire

- **Editorial** / 3
- **Préambule** / 4
- **Introduction** / 8
- **Les enjeux de la coopération** / 10
- **Les syndicats mixtes** / 13
 - Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Toulousaine (Tissé) / 16
 - Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Clermontoise / 22
 - Le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise (SYTRAL) / 27
 - Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Grenobloise / 32
- **Les syndicats mixtes SRU** / 39
 - Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) / 42
 - Le syndicat mixte de transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM) / 48
- **Les associations** / 53
 - Mouvable / 55
 - Le Pilote / 59
- **Les coopérations contractuelles** / 65
 - La charte d'interopérabilité billettique Haute-Garonne / 67
 - La convention d'intermodalité du Finistère / 70
- **Les coopérations informelles** / 73
 - Le comité de coordination des AOT en Alsace / 75
 - Atoumod' / 79
- **Les syndicats mixtes de SCoT** / 85
 - Le syndicat mixte de SCoT Métropole Savoie / 87
 - Le syndicat mixte de SCoT de Lille Métropole / 93
- **Les Inter-SCoT** / 97
 - L'Inter-SCoT du Bas-Rhin / 99
 - L'Inter-SCoT de Gironde / 104
- **Les sociétés publiques locales** / 109
 - La société publique locale de Saumur / 111
 - La société publique locale de Saône-et-Loire / 115
- **Les groupements d'intérêt public** / 119
 - Le groupement d'intérêt public inter-îles de Guadeloupe / 121
- **Quel type de coopération favoriser autour de la mobilité ?** / 125
- **Conclusion** / 132
- **Bibliographie** / 134
- **Annexe** / 138

→ Introduction

En décembre 1982, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a défini l'organisation des politiques de transports collectifs en répartissant les compétences en matière de transport entre les différentes collectivités territoriales et en consacrant le rôle des autorités organisatrices de transport (AOT).

Cette loi de référence presque intégralement retranscrite dans le Code des Transports a ensuite été régulièrement étoffée au cours des trente dernières années par divers textes, à l'image de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 ou de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000.

Dans le même temps, de nombreuses lois ont fait évoluer le paysage de l'intercommunalité en France. Ainsi, dans un souci de réduction des inégalités territoriales, la loi Voynet du 25 juin 1999 a créé deux nouvelles entités : le Pays et l'agglomération. La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale du 12 juillet 1999, dite loi Chevènement, a, quant à elle, donné naissance aux communautés d'agglomération qu'elle

a dotées de la compétence d'organiser les transports urbains.

Plus récemment, la réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010 et quelques évolutions prévues par les « lois Grenelle » ont abordé à nouveau les questions de gouvernance territoriale en matière de mobilité.

Les effets de cet éventail de textes législatifs sur l'organisation des politiques de mobilité sont nombreux. En effet, la compétence d'organiser les politiques de transports d'un territoire est aujourd'hui divisée selon un système segmenté qui attribue des champs d'actions différents à chaque type de collectivité considéré :

- Les communes ou leurs groupements (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)) sont en charge d'organiser les politiques de transport urbain au sein d'un périmètre de transport urbain (PTU),
- Les départements organisent les transports routiers non urbains de personnes ainsi que les transports scolaires sur le territoire départemental, hors périmètres de transport urbain (PTU),
- Les régions organisent les transports express régionaux (trains et lignes de cars régionaux) sur l'ensemble du territoire régional,
- L'Etat organise le développement des trains d'équilibre du territoire (TET).

D'autres compétences, comme le stationnement, le pouvoir de police ou la gestion de la circulation, peuvent être différemment répartis entre les communes et les AOT.

Aujourd'hui, la superposition d'autorités organisatrices de transport de tous rangs sur un même territoire tend à complexifier la lisibilité des systèmes de transport pour l'utilisateur et nécessite une coordination des réseaux de transport afin de mettre en place une offre de service cohérente à destination des habitants.

Par ailleurs, les formes urbaines ont très fortement évolué ces trente dernières années, conséquence conjointe de la démocratisation de l'usage de l'automobile et de l'étalement de l'espace urbain dû au phénomène de périurbanisation.

Malgré l'élargissement général des bassins de vie, les périmètres institutionnels d'action des collectivités territoriales n'ont pas suivi la même dynamique. De ce fait, les aires urbaines s'étendent souvent aujourd'hui au-delà des périmètres de transport urbain. Ce phénomène incite les acteurs publics à réfléchir aux méthodes de coopération les plus efficaces pour parvenir à une desserte optimale de ces territoires de vie.

Le succès des politiques locales de transport a encouragé les autorités organisatrices de tous rangs à accroître leurs investissements dans le domaine des déplacements et à élargir leur offre de services de mobilité. Les questions de financement de ces actions sont par conséquent progressivement devenues de plus en plus prégnantes et ont contraint de nombreuses autorités

organisatrices de transport à chercher des sources de financement alternatives au seul versement transport.

Dans ce contexte, et afin de répondre à l'ensemble de ces problématiques, de nombreuses initiatives de coopérations entre autorités organisatrices se sont développées, certaines strictement encadrées par les textes de lois, d'autres plus informelles.

Parfois élargies à d'autres acteurs du secteur des transports (agences d'urbanisme, transporteurs,...), ces structures de coopération permettent à leurs membres d'agir au-delà de leurs périmètres institutionnels de compétence et de répondre aux nouveaux besoins de déplacement émergeant sur leurs territoires.

→ Les enjeux de la coopération

Aujourd'hui, les réflexions de ces structures s'articulent essentiellement autour du développement de politiques de déplacements intermodales pensées à l'échelle des bassins de vie, intégrant les autorités organisatrices de transport de tous rangs.

Il s'agit d'offrir aux habitants une alternative à la voiture particulière en donnant un avantage comparatif significatif aux modes plus respectueux de l'environnement. L'objectif est d'aboutir à des transports de qualité, performants, intégrés (c'est-à-dire en réduisant au maximum les ruptures de charges), simples d'usage et, enfin, accessibles à tous.

Le champ d'action des coopérations entre autorités organisatrices de transport est assez varié. En effet, ceux-ci peuvent aller de simples aménagements d'horaires à des projets plus lourds tels que la création d'un réseau ou de nouvelles lignes de transport en commun.

De fait, plusieurs domaines peuvent induire une coopération :

- La coordination des horaires,

- L'information multimodale,
- La tarification (abonnements combinés, tarification intégrée,...),
- Les systèmes billettiques (collecte de données, billet unique, billettique croisée ou intégrée),
- La communication ;
- La connaissance des pratiques d'un territoire et les études prospectives,
- L'extension ou la création d'un réseau de transports collectifs,
- ...

Par ailleurs, là où certaines formes de coopération permettent d'élargir et d'approfondir le champ d'action d'une autorité organisatrice de transport, d'autres offrent au contraire la possibilité d'en coordonner plusieurs. Dans le premier cas, il s'agit d'élargir le périmètre et les compétences de l'autorité organisatrice qui mettra alors en œuvre une politique de transport à une échelle plus importante. Dans le second cas, il s'agit de faire coopérer plusieurs autorités organisatrices afin de développer des projets communs pouvant engendrer, le cas échéant, la délégation de leurs compétences transport à un nouvel organe de décision.

Par ailleurs, les politiques de transport doivent également être développées en articulation avec les autres politiques publiques et en particulier les politiques d'aménagement du territoire, de manière à organiser la mobilité en relation avec l'armature urbaine et ses différents degrés de densité. C'est pourquoi certains territoires se sont organisés de façon à pouvoir

réfléchir à l'articulation transports-urbanisme dès la conception des documents de planification.

Les formes de coopération entre collectivités sont donc variées. Selon les objectifs déterminés et les attentes des élus, plusieurs configurations, juridiquement définies ou non, sont envisageables. Elles ne nécessitent pas toujours la création de structures institutionnelles formelles, un accord politique implicite entre plusieurs acteurs pouvant parfois suffire.

Quelles sont les différentes formes de coopérations qui existent aujourd'hui ? Quels sont leurs atouts, leurs particularités, et leurs limites respectives ? Nous nous proposons ici d'en dessiner les contours et d'étudier leurs objectifs, leurs processus de création, leurs modes de fonctionnement (gouvernance, financement,...) et les actions engendrées.

Pour ce faire, l'approche monographique proposée doit permettre de s'informer sur les différents types de coopération répertoriés à ce jour et de bénéficier de clés de lecture sur le champ des possibles pour l'avenir.

Réalisées sur la base d'entretiens avec une quarantaine d'élus et de techniciens locaux, les dix-neuf monographies proposées sont présentées des plus formelles (syndicats mixtes classiques) aux plus informelles (conventions, accords,...) et des plus spécialisées en matière de mobilité aux plus généralistes.

Fruit d'un travail universitaire réalisé en partenariat entre le GART, l'association Movable et l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, nous espérons que ce panorama de la coopération institutionnelle en matière de mobilité sera utile aux autorités organisatrices de transport qui souhaitent élargir leurs actions au-delà de leurs périmètres d'action institutionnels.

Les SYNDICATS MIXTES

→ Les syndicats mixtes

En 2011, 10,3% des AOTU étaient des syndicats mixtes¹. Le syndicat mixte classique a été l'un des premiers outils juridiques créés pour faciliter la coopération entre les collectivités. Etablissement public, institué par le décret-loi du 30 octobre 1935, il peut bénéficier d'un transfert de compétences de ses adhérents en matière de transport urbain. A la date effective du transfert des compétences à son profit, il se substitue de plein droit aux collectivités membres tant dans leurs délibérations que dans leurs actes dès lors qu'ils ressortent du champ des compétences transférées. Il donne ainsi une cohérence au territoire en simplifiant la lecture des politiques de transport.

Les statuts déterminent le fonctionnement du syndicat, ses objectifs, ses compétences, son périmètre d'action ou encore son mode de financement. Le périmètre du syndicat mixte, par

exemple, n'a pas obligatoirement vocation à recouper exactement celui des collectivités adhérentes. Ainsi la souplesse de cette structure tient en grande partie à la liberté de ses membres dans la rédaction de ses statuts.

Le syndicat mixte bénéficie de nombreuses ressources : cotisation de ses membres, versement transport, recettes d'exploitation,... Il se révèle particulièrement adapté pour la réalisation de projets de grande envergure telle que la mise en place d'infrastructures lourdes de transports collectifs.

Il existe deux formes de syndicats mixtes classiques de transport : le syndicat mixte fermé et le syndicat mixte ouvert. En 2011, on recensait 24 syndicats mixtes fermés et 5 syndicats mixtes ouverts.

LE SYNDICAT MIXTE FERMÉ

Institué par l'article L 5711-1 du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales), le syndicat mixte fermé ne peut être composé que de communes et d'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

Focus sur deux syndicats mixtes fermés :

→ Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Toulousaine (Tisséo)

→ Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Clermontoise

LE SYNDICAT MIXTE OUVERT

Le syndicat mixte ouvert, institué par les articles L 5722-1 à 5722-7 du CGCT, fonctionne comme un syndicat mixte fermé à la différence près qu'il peut aussi associer d'autres personnes morales de droit public. Ainsi les autres AOT du territoire, comme les départements et/ou les régions, peuvent adhérer aux syndicats mixtes ouverts.

Le nombre relativement faible de syndicats mixtes ouverts aujourd'hui s'explique en partie par le retrait progressif des départements de ces structures, retrait qui pourrait s'accélérer suite à la suppression de la clause générale de compétences.

Focus sur deux syndicats mixtes ouverts :

→ Le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise (SYTRAL)

→ Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Grenoble

¹ Source GART



Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Toulousaine (Tisséo)



Situé en Haute-Garonne, le périmètre de compétence de Tisséo recoupe pour tout ou partie les périmètres des EPCI suivants :

→ La communauté urbaine de Toulouse, créée depuis 2008, compte 714 504 habitants. Elle regroupe 37 communes depuis le 1^{er} janvier 2011.

→ La communauté d'agglomération du SICOVAL (créée en 2001) compte quant à elle 36 communes et environ 70 000 habitants.

→ La communauté d'agglomération du Muretain (constituée en 2004) s'étend sur 14 communes et compte 72 778 habitants.

Toulouse a connu dans les années 1970 une forte dynamique de croissance urbaine accompagnant le développement économique de la région lié à l'industrie aérospatiale. Les élus de la ville de Toulouse et du conseil général ont alors ressenti la nécessité de se regrouper en une structure intercommunale pour développer une offre de transport mieux adaptée aux évolutions du territoire.

L'année 1972 voit la naissance de plusieurs organismes fondamentaux en matière de transport :

→ Le syndicat mixte des transports collectifs (SMTC) de l'agglomération Toulousaine, créé par la ville de Toulouse, le conseil général de Haute-Garonne et le SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la région Toulousaine).

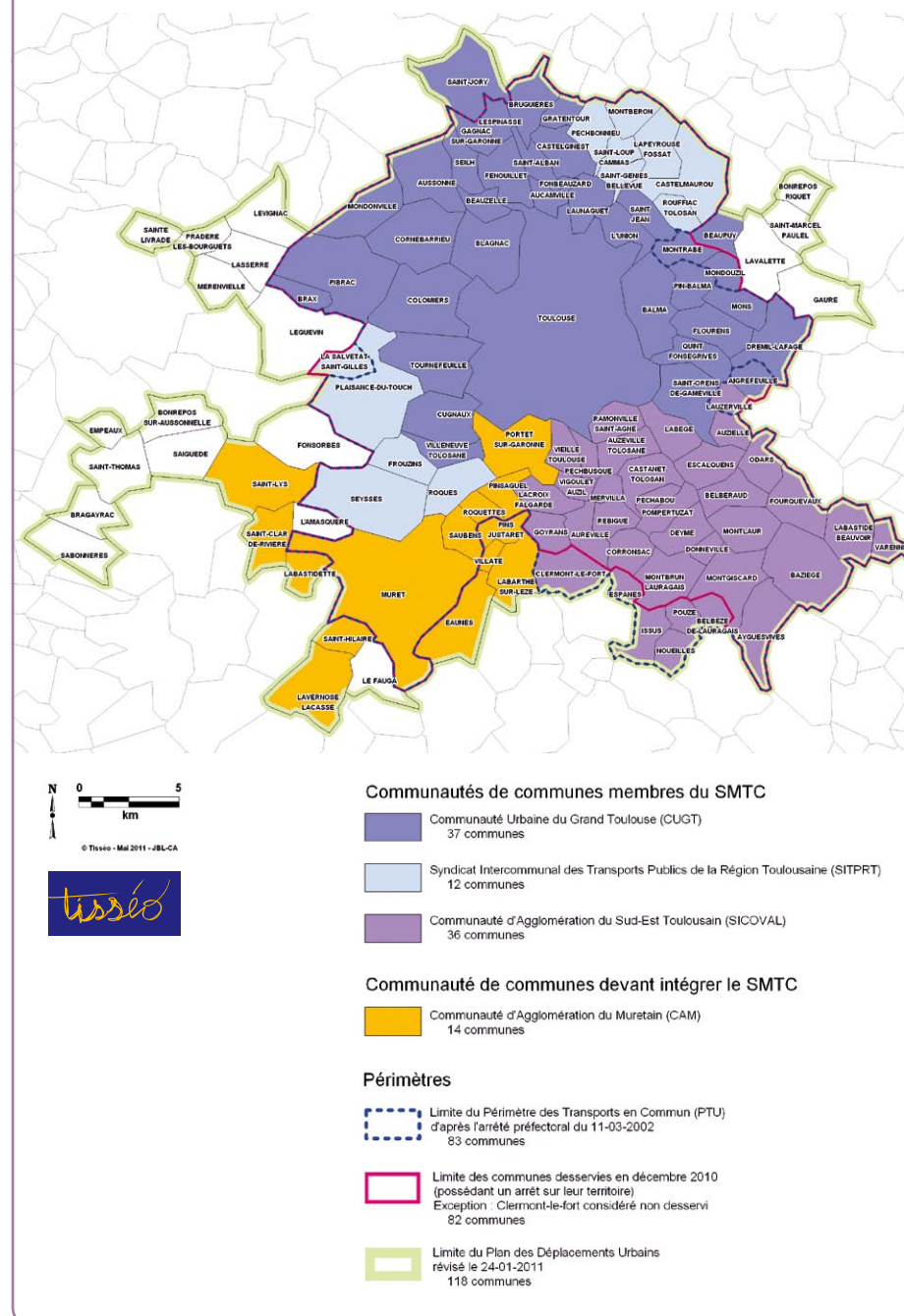
→ Le SITPRT, qui regroupait à sa création 52 communes de la périphérie de Toulouse.

→ La société d'économie mixte des voyageurs de l'agglomération Toulousaine (SEMVAT) qui exploite le réseau urbain.

→ L'agence d'urbanisme de Toulouse.

Jusqu'en 2001, les adhérents du syndicat mixte étaient la ville de Toulouse, le conseil général et le SITPRT. Par la suite, le syndicat mixte a largement évolué. En effet, la ville de Toulouse a transféré sa compétence à la communauté d'agglomération (puis urbaine) du Grand Toulouse et la communauté d'agglomération du SICOVAL a rejoint le SMTC. Par ailleurs, le SITPRT ne comprend plus que douze communes car la plupart d'entre elles ont rejoint le Grand Toulouse, le SICOVAL ou une autre Intercommunalité.

> SMTC de l'agglomération Toulousaine Composantes et périmètres d'action



CHRONOLOGIE DU SMTC

- **1972**
Naissance du SMTC
- **1993**
Inauguration de la ligne A du métro
- **2004**
Débat sur le mode d'exploitation du réseau
- **2005**
Choix de l'exploitation en régie
Regroupement sous le nom Tisséo
- **2006**
Retrait du conseil général suite à l'amendement Paillé
- **2007**
Inauguration de la ligne B du métro
- **2010**
Inauguration de la ligne 1 du tramway

En 2004, un débat est lancé concernant le mode d'exploitation du réseau. Jusqu'alors exploité par la SEMVAT sous la forme d'une délégation de service public, le réseau est confié en décembre 2004 à la société Connex. Puis en novembre 2005, la régie est préférée. Toutes les sociétés se regroupent alors sous le nom Tisséo, décliné en trois groupes : Tisséo-SMTC, autorité organisatrice, Tisséo Réseau Urbain, la régie commerciale et Tisséo-SMAT, maître d'ouvrage de Tisséo.

En 2006, suite à l'amendement Paillé, le conseil général se retire du SMTC.

De ce fait, depuis 2006, Tisséo-SMTC regroupe trois collectivités : le Grand Toulouse, la communauté d'agglomération du SICOVAL et le SITPRT (12 communes). Le territoire desservi par Tisséo compte donc aujourd'hui 88 communes soit environ 900 000 habitants. A noter que des discussions sont actuellement en cours quant à l'intégration d'une quatrième intercommunalité, la communauté d'agglomération du Muretain. Le périmètre serait alors agrandi à 95 communes.

Le SMTC de Toulouse avait au départ deux objectifs clairement définis :
→ remettre en état de marche le réseau de transports en commun (bus) pour accompagner la naissance de l'agglomération Toulousaine et répondre aux nouveaux besoins en déplacements ;
→ définir un réseau de transport structurant après le démantèlement du tramway.

Après le développement du métro dans les années 1980, et le début de son exploitation en 1993, l'adoption du premier PDU de l'agglomération Toulousaine en 2001 a permis de définir de nouveaux objectifs pour le SMTC : la réalisation d'un réseau de TCSP articulé sur le réseau métro, afin d'en prolonger les bénéfices vers les communes de la périphérie.

Aujourd'hui les réflexions du syndicat se portent principalement sur la constitution d'un réseau maillé métropolitain, le renforcement de l'intermodalité, avec le maillage du réseau urbain par des lignes à haut niveau de service et l'aménagement de pôles d'échanges.

AMENDEMENT « PAILLÉ »

L'article L. 5721-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif à l'organisation des syndicats mixtes est complété par l'amendement « Paillé » du 13 décembre 2005. Ce dernier prévoit qu'un établissement public de plus de 400 000 habitants ayant transféré sa compétence transport à un syndicat mixte doit détenir la majorité des sièges dans ledit syndicat. Cela permet donc aux EPCI de garder le contrôle des syndicats mixtes de transports auxquels ils ont délégué leur compétence transport.

Cet amendement s'applique parfaitement au cas toulousain et implique que la communauté d'agglomération du Grand Toulouse devienne majoritaire au sein du conseil syndical de Tisséo au détriment du conseil général de Haute-Garonne. De vingt sièges également répartis entre les deux collectivités, il est prévu de passer à douze sièges pour la communauté d'agglomération et huit pour le conseil général.

Cependant, le 4 juillet 2006, faute d'accord entre les deux partis sur la répartition des sièges au conseil syndical, le conseil général se retire du SMTC.

La gouvernance du syndicat mixte

Tisséo-SMTC est administré par plusieurs instances :

Le conseil syndical

- instance dirigeante du SMTC ;
- composé de douze élus dont dix du Grand Toulouse, un de la communauté d'agglomération du SICOVAL et un du SITPRT ;
- se réunit sur une périodicité de deux mois et est systématiquement précédé d'un Bureau ;
- initialement, la présidence du conseil syndical alternait tous les trois ans, mais ce n'est plus le cas depuis le départ du conseil général de Haute-Garonne.

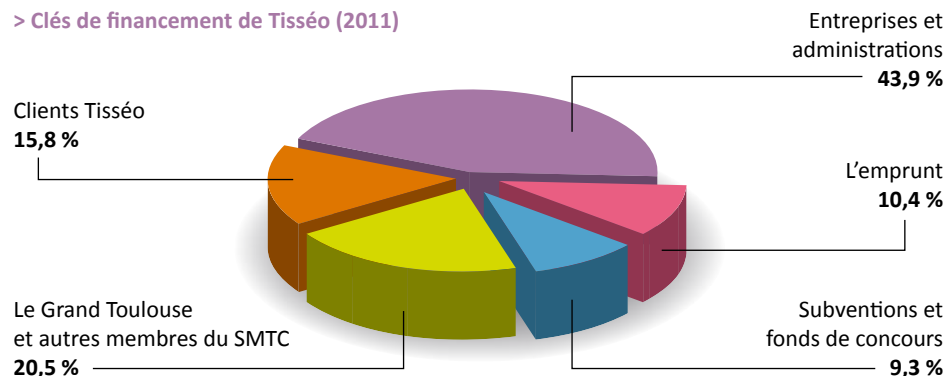
Le Bureau

- nommé par le conseil syndical ;
- composé de 8 membres dont le président du syndicat ;
- se réunit en préalable à tout conseil syndical.

Par ailleurs, l'équipe permanente de Tisséo compte une centaine de salariés.

Le processus décisionnel du syndicat mixte comprend trois échelons : le comité technique chargé de valider les aspects techniques des dossiers, le comité de pilotage associant les élus concernés, et le conseil syndical qui vote l'adoption des projets.

> Clés de financement de Tisséo (2011)



Le budget de Tisséo

Le mode de financement de Tisséo s'appuie principalement sur le versement transport ainsi que sur les cotisations de ses membres. Par ailleurs le retrait du conseil général en 2006 est compensé financièrement par une subvention. Ces recettes permettent au syndicat mixte de bénéficier d'un budget annuel d'environ 400 millions d'euros.

Les actions de Tisséo

En tant qu'autorité organisatrice des transports urbains, le champ de compétence de Tisséo est vaste. Ses actions principales sont :

→ La réalisation et l'extension du réseau de transports en commun aujourd'hui composé de deux lignes de métro, une ligne de tramway, 80 lignes de bus dont 5 circulant sur axes réservés, d'une douzaine de lignes TAD et du réseau Mobibus dédié aux PMR. Par ailleurs trois autres tronçons de lignes TCSP sont aujourd'hui en travaux, dont un TCSP tram et deux TCSP Bus.

→ L'élaboration et la révision du plan de déplacements urbains.

→ Le développement de l'intermodalité au sein des 39 pôles d'échanges du PTU.

→ La mise en place d'un système billettique unifié, la carte Pastel, compatible avec les réseaux des conseils généraux de Haute-Garonne et du Tarn, de la région Midi-Pyrénées, et utilisée par ailleurs par le réseau de transports urbains de la communauté d'agglomération du Grand Albigeois.

→ Le développement d'une politique cyclable d'agglomération dans le cadre de la réalisation des TCSP et en lien avec les politiques des collectivités membres.

→ La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

→ Le développement de l'écomobilité : appui au développement de l'autopartage (Mobilib), poursuite de l'activité de covoiturage, conseil en mobilité auprès des entreprises (aide pour les PDE), agence de mobilité.

Quels impacts de la réforme territoriale sur le syndicat ?

La réforme territoriale dans son ensemble pose aujourd'hui question et fait débat sur ce territoire. Le schéma départemental de coopération intercommunale, toujours en discussion, laisse un champ des possibles assez vaste.

Par ailleurs, le contexte de la refonte de la carte intercommunale ajoutée à la révision du PDU va probablement perturber les périmètres et les orientations actuelles des collectivités.

Des réflexions sont engagées aujourd'hui au niveau de la pertinence des périmètres. Pour certains l'échelle actuelle n'est pas la plus appropriée et celle du SCOT serait à priori plus intéressante pour Tisséo (118 communes contre 88 actuellement). Certains élus souhaitent aller au-delà des intercommunalités actuelles dans la gestion de la mobilité.



Véritable AOT, Tisséo crée, gère et exploite son réseau. Il n'en reste pas moins que de nombreuses réflexions sont menées sur ses possibles évolutions. En effet, la communauté urbaine de Toulouse s'intéresse à l'éventualité de créer une structure complémentaire au syndicat mixte. Même si aucune forme de coopération n'a encore été choisie, aucune piste n'est écartée : syndicat mixte SRU, association de type Movable,...

Ces réflexions sont d'autant plus importantes que de nombreuses interrogations demeurent quant à l'après 2015, si la suppression de la clause de compétence générale implique l'arrêt des subventions départementales alors qu'aujourd'hui le conseil général participe au financement de Tisséo.

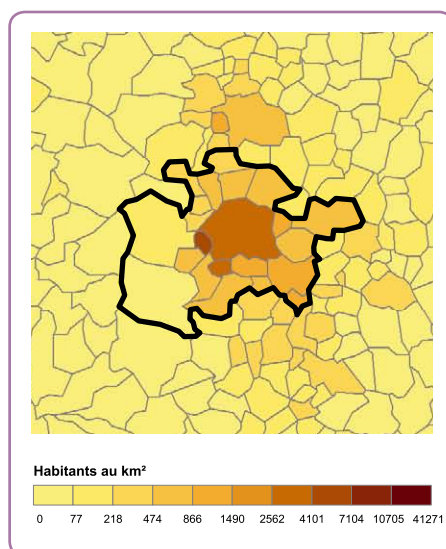


Le syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération Clermontoise



L'agglomération Clermontoise, composée de 21 communes, est située dans le département du Puy-de-Dôme, en région Auvergne. Ce territoire compte environ 277 800 habitants dont 150 000 habitants à Clermont-Ferrand. La particularité de ce territoire se trouve dans le contraste marqué entre la densité urbaine de la ville centre et le nombre important de communes rurales à densité faible voire très faible.

Le syndicat mixte des Transports en commun de l'agglomération Clermontoise est créé en 1976 par l'agglomération Clermontoise et le conseil général du Puy-de-Dôme. Au départ, le périmètre de transport urbain (PTU) n'était constitué que de treize communes de l'agglomération, auxquelles se sont rajoutées six communes en 2000 (Châteaugay, Le Cendre, Lempsdes, Nohanent, Orcines et Pérignat-lès-Sarliève). En 2003, le SMTC choisit d'intégrer la commune de Sayat située institutionnellement en dehors de l'agglomération. Enfin, en 2004, les communes de Saint Genès Champagnelle et Pont du Château rejoignent le



Périmètre du SMTC et densité de population

SMTC suite à leur intégration à Clermont Communauté. Depuis 2004, le PTU comprend donc 22 communes soit la totalité de l'agglomération Clermontoise à laquelle s'ajoute la commune de Sayat.

En 2010, le SMTC connaît un changement majeur avec le retrait du conseil général. Le fonctionnement du SMTC est alors remis en question car ce dernier était financé en partie par le département. Un contrat local de développement d'un montant de 4 millions d'euros

CHRONOLOGIE DU SMTC

- 1976
Création du SMTC de l'agglomération Clermontoise
- 1983
Création de la SAEM-T2C
- 2000
Six nouvelles communes intègrent le SMTC
- 2003
Le SMTC élargit son périmètre à la commune de Sayat
- 2004
Deux communes supplémentaires intègrent le SMTC
- 2006
Inauguration de la ligne A du tramway
- 2010
Retrait du conseil général

est acté entre le département et le SMTC qui poursuivra l'appui aux investissements notamment par le passage en Bus à Haut Niveau de Service des lignes les plus fréquentées du réseau.

La région n'est en revanche pas présente au sein du syndicat mixte. Cependant ce dernier travaille en étroite collaboration avec le conseil régional au-delà de l'agglomération Clermontoise sur des dossiers tels que la billettique, la tarification ou encore l'in-

formation multimodale, dans un souci d'optimiser la mobilité des usagers.

Le SMTC, établissement public, a pour objet l'organisation et l'exploitation des transports en commun à l'intérieur du périmètre de transports urbains (PTU). Son champ de compétences est assez étendu entre réalisation de grands projets d'investissement et gestion d'équipements et d'infrastructures de transports. Ses objectifs sont :

- d'élaborer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
- de développer l'intermodalité ;
- d'expérimenter des projets innovants
- d'engager une politique d'intégration tarifaire ;
- d'entreprendre une meilleure communication pour les usagers.

L'exploitation du réseau

Afin de mettre en œuvre sa politique en matière de transport, le syndicat mixte s'appuie principalement sur la société anonyme d'économie mixte T2C (SAEM-T2C) dont il est actionnaire majoritaire à 65 %. Créée en 1983, la SAEM-T2C exploite le réseau du SMTC par le biais d'un contrat d'exploitation de 45 millions d'euros par an, et la mise à disposition de la totalité des biens nécessaires à l'exploitation dont le SMTC a souhaité devenir propriétaire. Son rôle est donc de concevoir et de commercialiser l'offre de services la plus efficace possible. Avec un capital de 408 000 euros par an, elle est en charge de 90% de l'offre en transport en commun sur le territoire.

Par ailleurs, le SMTC travaille avec des transporteurs indépendants pour la mise en œuvre de services de transport au bénéfice des communes les plus éloignées où les problématiques transport sont différentes.

QUEL AVENIR POUR LA SAEM-T2C ?

Le contrat d'exploitation établi entre le SMTC et la SAEM-T2C arrivant à échéance fin 2012 une réflexion a alors été engagée sur la forme d'exploitation à adopter. Délégation de service public, régie ou encore société publique locale sont envisagées. Les élus semblent cependant s'orienter vers une gestion publique des transports collectifs de l'agglomération Clermontoise.

La gouvernance du syndicat mixte

Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Clermontoise s'articule autour des instances suivantes :

Le comité syndical

- organe de décision du SMTC ;
- composé de 30 délégués désignés pour la durée de leur mandat électoral par les assemblées délibérantes des collectivités adhérentes ;
- en charge du vote du budget, il dé-

fini les actions en matière de mobilité et élabore un programme d'investissements ;

- se réunit tous les mois.

Le Bureau

- instance dirigeante du SMTC ;
- composé de neuf membres : le président, deux vice-présidents, un secrétaire et cinq autres membres ;
- ses membres sont élus par le comité syndical lors du renouvellement de chaque assemblée délibérante et lors de sa première session ordinaire ;
- se réunit automatiquement 15 jours avant le comité syndical ;
- les commissions :
 - exploitation et Qualité,
 - service aux usagers,
 - grands projets Opérationnels,
 - finances et Ressources Humaines,
 - communication.

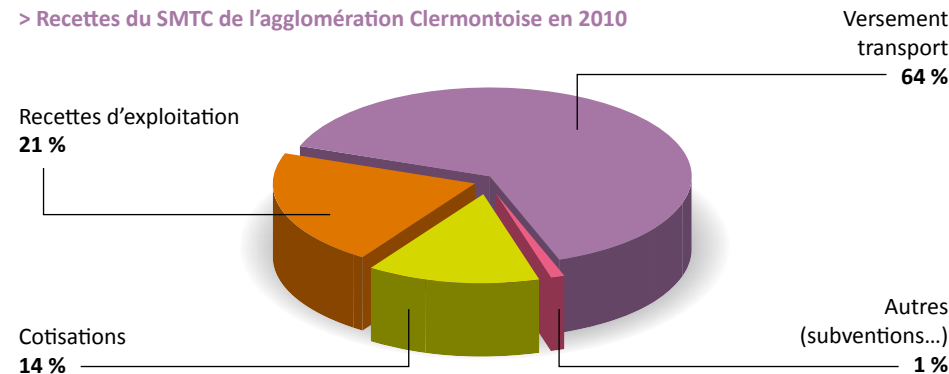
Les décisions sont prises à la majorité des suffrages exprimés. La structure du SMTC, AOT et collectivité publique dotée de la seule compétence transports urbains, rend le processus décisionnel rapide.

Par ailleurs, l'équipe technique du SMTC de l'agglomération Clermontoise compte environ 40 salariés.

Le budget du SMTC

Le budget du SMTC est abondé par les recettes du versement transport, les recettes d'exploitation et les cotisations des membres. Ces recettes se caractérisent par une très grande part du ver-

> Recettes du SMTC de l'agglomération Clermontoise en 2010



sement transport, s'expliquant par une forte contribution historique du tissu économique.

Le SMTC bénéficie également de subventions de l'Etat et de l'Europe. Ces ressources permettent au SMTC d'être doté d'un budget annuel d'environ 130 millions d'euros.

Les dépenses du SMTC sont principalement les charges d'exploitation du réseau et l'investissement pour son développement et sa modernisation.

Les actions du syndicat mixte

Le SMTC fixe la politique des transports à l'échelle de son territoire et répond aux nouvelles problématiques en matière de mobilité. Le syndicat mixte est ainsi chargé :

- Du développement du réseau de transport de l'agglomération. Celui-ci transporte aujourd'hui 75 000 à 120 000 voyageurs/jour dont 60 000 voyageurs/jour pour le seul tramway pour une agglomération d'environ

250 000 habitants. La fréquentation des transports en commun a augmenté de 40% depuis 2006. Par ailleurs, de nouveaux projets de lignes de transport ont été engagés : l'extension de l'actuelle ligne A de tramway au Nord vers le quartier des Vergnes et les lignes B et 6 en BHNS.

→ De l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU) mis en révision. La réalisation du PDU implique de nombreux partenaires à l'échelle du SCoT : le SMTC, la région, le département, les communautés d'agglomération et de communes.

→ Du développement d'une politique tarifaire cohérente : le SMTC travaille en partenariat avec le conseil général et le conseil régional sur la tarification.

→ De la création d'un système d'information multimodale (SIM) : la région a entrepris la réalisation d'un système d'information multimodale à échelle régionale en partenariat avec les AOT du territoire dont le SMTC. Ce SIM est actuellement en cours de construction.

→ De favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).

→ De réaliser une enquête ménages déplacements (EMD) : cette enquête est réalisée sur un territoire plus vaste que celui du SMTC (environ 100 communes) pour recenser les pratiques de mobilité des habitants à l'échelle de la plaque urbaine Clermontoise.

→ D'encourager la création des plans de déplacements entreprises (PDE, PDIE, PDA).

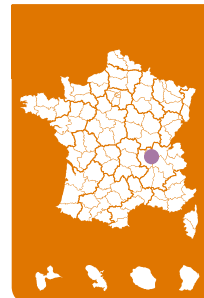
QUELS IMPACTS DE LA RÉFORME TERRITORIALE ?

Les élus du SMTC de l'agglomération Clermontoise ont engagé des réflexions sur la création d'un pôle métropolitain.

Autour de la plaque urbaine de Clermont – Vichy qui représente plus de 600 000 habitants, la création d'une coopération métropolitaine, par exemple sous la forme d'un pôle métropolitain, représente un enjeu fort, notamment en matière de transport.



En raison du récent retrait du département du SMTC, le retour de la compétence transport à la communauté d'agglomération est envisagé. Toutefois, de manière générale, les périmètres actuels de gestion des déplacements sont remis en cause car il semble désormais indispensable de traiter la mobilité à une échelle plus large. La structure actuelle du syndicat s'en trouvera probablement modifiée.



Le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise (SYTRAL)



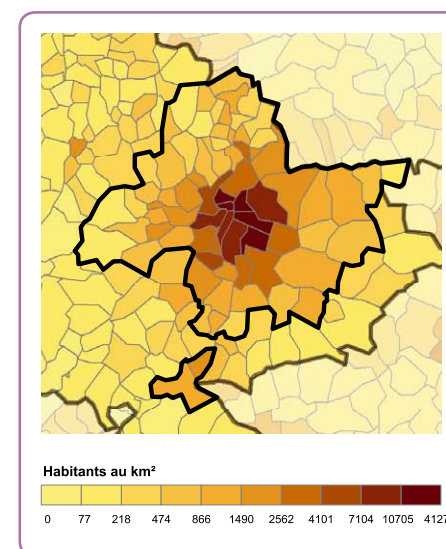
SYTRAL

Situé dans le Rhône, le périmètre de compétence du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise (SYTRAL) recoupe le périmètre du Grand Lyon, communauté urbaine créée en 1969, qui compte 58 communes et 1 300 000 habitants.

Par ailleurs, pour des raisons historiques, d'autres communes sont desservies par le réseau de transport en commun TCL dépendant du SYTRAL : Brindas, Grézieu-la-Varenne, Vaugneray, Pollionnay, Sainte-Consorce (de la communauté de communes des Vallons du Lyonnais), Genas (de la communauté de communes de l'Est lyonnais), Chasselay (de la communauté de communes des Monts d'Or Azergues).

Le SYTRAL dessert donc 65 communes et 1 330 000 habitants.

En 1941, la ville de Lyon et le département du Rhône créent le syndicat des transports en commun de la région Lyonnaise (STCRL) afin de gérer la politique en matière de mobilité sur le périmètre de transport urbain. Ceci permet la réalisation des quatre lignes de mé-



Périmètre du SYTRAL et densité de population

tro, par le biais de la SEMALY (société d'ingénierie des transports urbains et ferroviaires).

Suite aux lois de décentralisation, le STCRL devient le SYTRAL (syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération Lyonnaise) en 1985. Etablissement public composé de la communauté urbaine de Lyon et du conseil général, le SYTRAL est chargé de l'organisation et de l'exploitation des trans-

ports en commun de l'agglomération. Ses objectifs sont de :

- gérer les transports en commun ;
- développer le réseau ;
- favoriser l'intermodalité.

CHRONOLOGIE DU SYTRAL

- **1941**
Création du STCRL
- **1974**
Inauguration de la ligne C du métro
- **1978**
Inauguration des lignes A et B du métro
- **1985**
Le STCRL devient le SYTRAL
- **1992**
Inauguration de la ligne D du métro
- **2001**
Mise en service des lignes 1 et 2 du tramway
- **2003**
Modification de la gouvernance du SYTRAL

La gouvernance du SYTRAL

Le syndicat mixte fonctionne autour de plusieurs instances :

Le conseil syndical

- instance décisionnelle du SYTRAL ;
- composé de 26 membres répartis entre 16 représentants communautaires, dont le président, et 10 repré-

sentants du conseil général, dont le vice-président ;

- se réunit en moyenne une fois par mois.

Le Bureau

- composé de 8 membres : 5 élus de la communauté urbaine de Lyon dont le président du SYTRAL et 3 élus du conseil général dont le vice-président du SYTRAL ;
- arrête certaines décisions dans la limite de sa délégation ;
- se réunit environ 4 fois par an.

L'équipe permanente

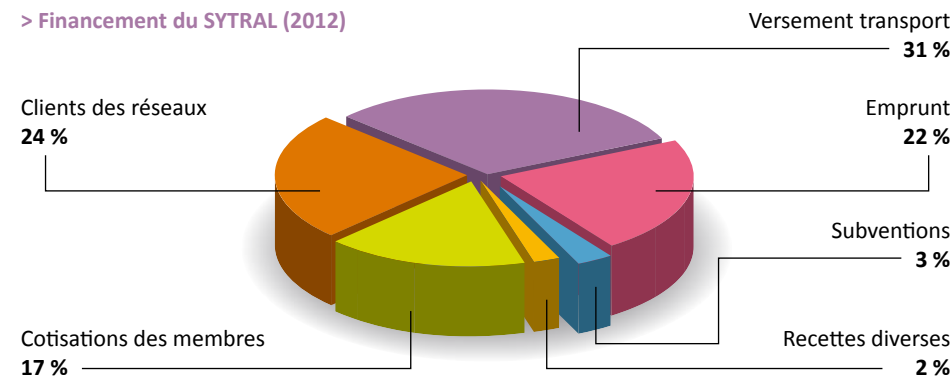
- composée d'environ cent personnes (cinq directions et une délégation générale ainsi que les responsables de cabinets et de communication) ;
- étudie, prépare et met en œuvre les décisions.

Le financement du SYTRAL

Le SYTRAL est financé principalement par le versement transport, les cotisations de ses membres (Grand Lyon et conseil général) et les recettes d'exploitation. Au total, le SYTRAL bénéficie d'un budget d'environ 750 millions d'euros.

Par ailleurs, les dépenses du syndicat mixte sont réparties entre dépenses d'exploitation (51,2%), dépenses d'équipement (31,3%) et remboursement de la dette (17,5 %).

> Financement du SYTRAL (2012)



Les actions en matière de mobilité

Le SYTRAL organise et gère les réseaux TCL, réseau des Transports en Commun Lyonnais, et Optibus pour les personnes à mobilité réduite. L'exploitation est réalisée par le biais de délégations de service public, avec Keolis pour le réseau TCL et Interhôte-Alpes pour le réseau Optibus.

En tant qu'autorité organisatrice de transport, le SYTRAL :

- fixe le niveau d'offre de service (desserte, fréquence,...) ;
- définit les normes de qualité ;
- fixe la tarification.

Le SYTRAL a ainsi développé de nombreux outils d'intermodalité avec ses partenaires : un système billettique interopérable, la carte Oûra!, une centrale de mobilité Oûra!, un système d'information multimodale Multitud',...

Par ailleurs, il a réalisé une enquête ménages déplacements en 2006 et a éla-

LE NOUVEAU RÉSEAU ATOUBUS

Le SYTRAL a souhaité engager une refonte de son réseau de bus pour améliorer l'offre de transports en commun. Ainsi, le nouveau réseau, Atobus, a vu le jour le 29 août 2011. Il a été entièrement revu et modifié en réponse aux évolutions du territoire et aux besoins des usagers. Atobus offre un service plus hiérarchisé par « familles » de bus : des lignes structurantes, des lignes complémentaires et des lignes spécifiques.

boré le plan de déplacements urbains en 1997, révisé en 2005.

Enfin, le SYTRAL a investi les questions de mobilité durable avec le développement du projet REAL, réseau express de l'aire urbaine lyonnaise, et la réalisation d'une étude sur l'amélioration de son bilan carbone. Celle-ci

LA CARTE OÛRA

Mise en place en 2005 par la région Rhône-Alpes, la SNCF et quelques partenaires de transports urbains et interurbains, la carte Oûra est un support billettique unique développé sur l'ensemble du territoire régional. Il permet de voyager sur l'ensemble des trains et autocars TER Rhône-Alpes et combine plusieurs réseaux urbains tels que celui de Lyon, de Saint-Etienne, de Grenoble, de Valence ou encore de Genève. La carte Oûra est également utilisable sur le réseau lyonnais de vélos en libre-service Vélo'V.



l'a incité à faire le choix de l'électricité pour une partie de son matériel roulant espérant d'importantes économies d'énergie.

Quels impacts de la réforme territoriale ?

La réforme territoriale pose de nombreuses questions quant à l'évolution de l'organisation territoriale Lyonnaise. En effet un pôle métropolitain composé du Grand Lyon, de Saint-Etienne Métropole, VienneAgglo et de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) a vu le jour au premier semestre 2012. Ce pôle est compétent en matière d'économie, d'aménagement, de culture, de sports et de loisirs. En ce qui concerne la compétence transport, quelques difficultés sont advenues. En effet, le Grand Lyon ayant déjà transféré sa compétence transport au SYTRAL, il n'a pu la transférer au futur pôle métropolitain. En outre,

le SYTRAL ne peut adhérer au pôle en tant que syndicat mixte ouvert¹.

Il a donc été décidé de créer un syndicat mixte SRU parallèle au pôle, afin de coordonner les politiques de déplacements à l'échelle métropolitaine. Le SYTRAL sera alors membre du syndicat mixte SRU au titre du Grand Lyon. Ce syndicat devrait être créé au cours du 2^e semestre de 2012.

Par ailleurs, des interrogations demeurent quant à la présence du conseil général au sein du SYTRAL si la suppression de la clause de compétence générale prévue par la réforme territoriale est appliquée. De plus, la chambre régionale des comptes a préconisé son retrait dans le cas où le périmètre de desserte serait ramené à celui de la communauté urbaine de Lyon.

¹ Les pôles métropolitains sont des syndicats mixtes fermés, composés exclusivement d'EPCI à fiscalité propre et de communes.



En tant qu'autorité organisatrice de transport, le SYTRAL conçoit et gère le réseau lyonnais et permet la création de nombreux services à la mobilité.

Le SYTRAL devrait cependant connaître d'importantes évolutions avec le retrait du conseil général mais aussi avec l'arrivée d'autres groupements de communes périphériques à celui de la communauté urbaine, le transformant en syndicat mixte fermé.



Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Grenobloise



L'agglomération Grenobloise, Grenoble-Alpes Métropole dite « La Métro », située dans le département de l'Isère, est composée de 28 communes. Elle compte 404 000 habitants, soit environ 1 300 habitants par km², ce qui en fait la deuxième agglomération de la région Rhône-Alpes après Lyon.

Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Grenobloise a été créé en 1973 à l'initiative du conseil

général de l'Isère et du SIEPARG, syndicat intercommunal d'étude et de programmation pour l'aménagement de la région Grenobloise, actuellement la Métro. Ce SIEPARG était un SIVOM, syndicat intercommunal à vocations multiples, composé, à l'époque, des 23 communes de l'agglomération Grenobloise.

Le syndicat mixte est alors devenu autorité organisatrice de transport sur le territoire de l'agglomération Grenobloise. La communauté d'agglomération ayant délégué au SMTC la compétence transport, ce dernier a adopté le même périmètre que celui de la communauté d'agglomération (le périmètre du SMTC a été modifié à chaque fois que celui de la Métro l'a été). Même si la région Rhône-Alpes n'est pas membre du SMTC, il existe une collaboration importante autour de nombreux projets (lignes ferroviaires régionales, carte Oûra, pôles d'échanges,...).

L'objectif initial de ce syndicat était de penser et d'organiser les déplacements à l'échelle du territoire de l'agglomération Grenobloise. Par la suite, les compétences de construction d'infrastructures

lourdes, l'élaboration du PDU et la maîtrise d'ouvrage des parcs relais se sont ajoutées.

Le SMTC gère et organise le réseau de transports en commun de l'agglomération Grenobloise par le biais de la SEMITAG. Cette dernière exploite le réseau du SMTC grâce à une délégation de service public renouvelée pour la dernière fois en janvier 2006 et qui prendra fin le 31 décembre 2012.

Le SMTC a développé son réseau de transport dès la fin des années 1980. Ce dernier compte aujourd'hui 4 lignes de tramway desservant 8 communes de l'agglomération et 21 lignes de bus.

La gouvernance du Syndicat Mixte

Le SMTC fonctionne autour de plusieurs instances :

Le comité syndical

- organe de gestion du syndicat mixte ;
- composé de 16 membres titulaires et de 6 membres suppléants répartis équitablement entre élus du conseil général (8 membres) et de la Métro (8 membres) ;
- se réunit tous les mois pour prendre les décisions relatives à l'organisation des transports de l'agglomération Grenobloise.

Le Bureau

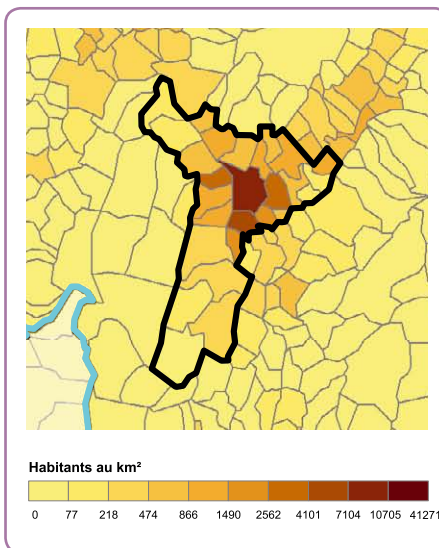
- organe exécutif du SMTC ;
- composé du président, de 4 vice-présidents et de 3 conseillers délégués issus de la majorité.

CHRONOLOGIE DU SMTC

- **Octobre 1973**
Création du SMTC de l'agglomération Grenobloise
- **Janvier 1975**
Création de la SEMITAG
- **Septembre 1987**
Inauguration de la ligne A du tramway
- **Novembre 1990**
Inauguration de la ligne B du tramway
- **1995-1997**
Redynamisation du réseau de bus
- **2003**
Modernisation du SMTC
- **Mai 2006**
Inauguration de la ligne C du tramway
- **Octobre 2007**
Inauguration de la ligne D du tramway

LA SEMITAG

La SEMITAG est une société d'économie mixte chargée de l'exploitation du réseau de transports urbains du SMTC. Créée par ce dernier en 1975, il en est actionnaire majoritaire à hauteur d'environ 65%. Transdev et Veolia sont aussi actionnaires à environ 20%, le reste étant détenu par de petits actionnaires.



Périmètre du SMTC et densité de population

Par ailleurs, l'équipe technique du SMTC, comptant une centaine de personnes, est composée d'une partie du personnel de la Métro mis à disposition à temps partiel pour le SMTC.

Les propositions de délibération sont élaborées par l'équipe technique et présentées lors des comités de pilotage et des commissions du SMTC. Elles sont ensuite validées par le Bureau puis par le comité syndical.

MUTUALISATION

Depuis septembre 2010, il a été décidé d'héberger dans un même lieu tous les postes de commande du SMTC, de l'agglomération, du département, de la SEMITAG,... Ce fonctionnement permet de faciliter les relations et améliore les partenariats. Par ailleurs certains services ont été mutualisés entre le syndicat mixte et la communauté d'agglomération.

Le budget du SMTC

Les principales ressources du SMTC sont le versement transport, prélevé à hauteur de 2%, et les cotisations des collectivités membres. En 2008, 53% des recettes du SMTC étaient issues du VT et 43% des contributions partagées également entre la Métro et le conseil général. Le SMTC de Grenoble bénéficie d'un budget annuel d'environ 150 millions d'euros. Le SMTC a actuellement une dette d'environ 600 millions d'euros. Enfin il reçoit des subventions de la part de l'Etat sur les investissements lourds.

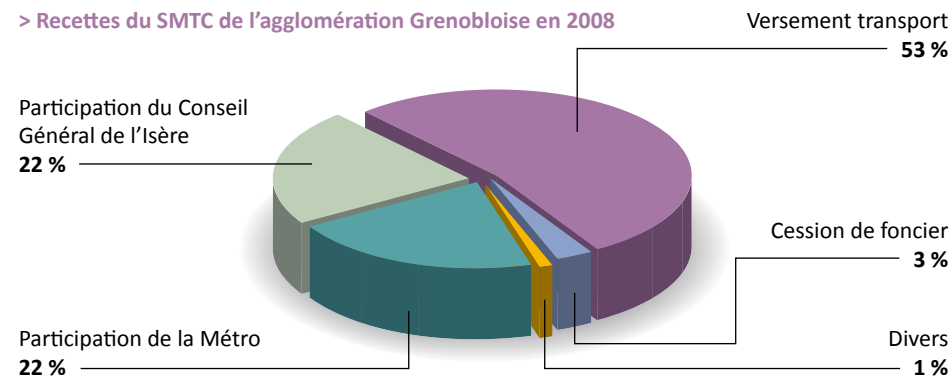
Les actions du Syndicat Mixte

En tant qu'autorité organisatrice de transports urbains, le SMTC a développé de nombreuses actions :

→ Au total, quatre lignes de tramway ont été créées depuis 1987 couvrant environ 60% des voyageurs du réseau de transports en commun. A noter que les rames du tramway grenoblois sont totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite, le réseau a d'ailleurs reçu le prix du 1^{er} réseau européen accessible en 2003. Des extensions du réseau de tramway sont prévues à court terme : l'extension de la ligne B ainsi que la création de la ligne E sont attendues pour 2014.

→ Le SMTC établit la politique tarifaire appliquée sur le réseau de transports en commun TAG. Depuis 2009, une tarification solidaire a été mise en place. Il s'agit de mieux prendre en compte les niveaux de revenu des usagers afin de

> Recettes du SMTC de l'agglomération Grenobloise en 2008



faciliter l'accès au réseau de transport. Les réductions peuvent aller jusqu'à 95% pour les plus bas revenus.

→ Le SMTC est en charge de l'élaboration du PDU engagée en 2010 en partenariat avec le syndicat mixte du SCoT au-delà des frontières de l'agglomération.

→ Le SMTC a lancé une enquête ménages déplacements dont les premiers résultats ont été publiés fin 2010. Cette enquête permet de mettre en évidence les bénéfices des politiques en faveur des transports en commun : depuis 2002, le taux d'utilisation des TC a augmenté de 19% et celui du vélo de 33%. A l'inverse l'utilisation de la voiture particulière a diminué.

→ Un système d'information multimodale en temps réel a été développé par la Métro et le conseil général en partenariat avec le SMTC depuis le 1^{er} janvier 2012.

→ Le syndicat mixte a mis en place une billettique interopérable au début des années 2000. Celle-ci est compatible avec celle du réseau Oûra de la région Rhône-Alpes.

QUELS SONT LES IMPACTS DE LA RÉFORME TERRITORIALE ?

Dans le schéma départemental de coopération intercommunale adopté par la commission départementale de coopération intercommunale le 12 décembre 2011 ; le préfet de l'Isère propose de créer une communauté urbaine de Grenoble entraînant une évolution du périmètre de 27 à 51 communes. Cependant la population n'augmenterait que de 10% avec 450 000 habitants contre 404 000 aujourd'hui. Cela permet la création d'une communauté urbaine et non d'une métropole dont le seuil est fixé à 500 000 habitants.

Par ailleurs des réflexions sur la création d'un pôle métropolitain « Sillon Alpin » (Grenoble, Chambéry, Valence, Annecy, le Pays Voironnais, Annemasse et le Pays de Romans) ont été engagées. Aucune décision n'a pour l'heure été prise, les différents partenaires en étant au stade de la définition des objectifs.

Enfin, le SMTC se voit contraint de réfléchir à son avenir suite à l'article 73 de la réforme territoriale qui se traduirait potentiellement par le retrait du conseil général du syndicat mixte. En effet, même si cela ne semble pas être l'intention du conseil général aujourd'hui, il pourrait prendre la décision de se retirer du syndicat en 2015 mettant alors en péril la pérennité du SMTC dans sa forme actuelle. Sans le département, le budget du SMTC se verrait réduit d'une part importante et contraindrait le syndicat à simplement entretenir et maintenir le réseau sans investir dans de nouveaux projets. A noter que si le conseil général souhaite se retirer, la dette commune sera partagée entre les deux collectivités à hauteur de 300 millions d'euros chacune.



Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, véritable AOTU, est une structure de taille importante mais dont l'organisation actuelle pose question. En effet, le SMTC souhaite se détacher du simple périmètre de l'agglomération et élargir ses compétences au-delà des frontières actuelles, afin de répondre aux nouveaux enjeux du territoire et à l'évolution des pratiques.

Une réflexion importante est donc menée sur la forme de coopération la plus adéquate à mettre en place (syndicat mixte SRU ? autre type de structure ?), permettant d'agir à une échelle plus importante tout en conservant un même taux de prélèvement du versement transport et des instances de décision uniques.

Le syndicat a ainsi engagé en ce sens de nombreux échanges avec certaines intercommunalités voisines comme le Pays Voironnais et le Pays du Grésivaudan.

Les SYNDICATS MIXTES SRU

→ Les syndicats mixtes SRU

Exemples : SYMITAM (Alpes-Maritimes), SMCTCM (Charente-Maritime), SMITEEB (Est de l'Etang-de-Berre), SMTCO (Oise), SMIRT (Nord-Pas-de-Calais), Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône...

Le 13 décembre 2000, la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) crée une nouvelle forme de syndicat mixte : le syndicat mixte SRU (art. L 1231-10 du code des transports). L'objectif poursuivi par le législateur était de répondre aux problèmes d'étalement urbain et de gouvernance des aires urbaines où l'essaimage des compétences représente un frein à la bonne gestion des transports non-urbains. Ce nouveau syndicat mixte appartient à la catégorie des syndicats mixtes ouverts mais présente une différence de taille puisqu'il n'est accessible qu'aux AOT urbaines et non-urbaines. Ainsi un EPIC, par exemple, ne peut pas être membre d'un syndicat SRU. Souple au niveau de sa procédure de création et de son fonctionnement, il permet de coordonner les actions des AOT sur un périmètre donné.

La loi impose, pour la création d'une telle structure, que lui soit confié l'exercice obligatoire de trois missions :

la coordination des réseaux, l'information des usagers et la recherche d'une tarification unifiée. Outre ces compétences obligatoires, un syndicat SRU peut également se voir attribuer, à titre optionnel, d'autres compétences comme l'organisation de services réguliers et de transport à la demande ou encore la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. Fin novembre 2010, on comptait douze syndicats mixtes SRU (un régional, six départementaux et cinq infra-départementaux).

Quelles différences existe-t-il entre un syndicat mixte SRU et un syndicat mixte de transport classique ?

→ La vocation première d'un syndicat mixte SRU est de regrouper et coordonner plusieurs AOT alors que celle du syndicat classique est d'être AOTU.

→ Il peut agir sur plusieurs PTU, sur le territoire départemental ou régional, tandis qu'un syndicat mixte classique n'est compétent que sur son PTU

→ Le syndicat mixte classique organise les transports en lieu et place de ses membres alors que le syndicat mixte SRU bénéficie de compétences supplémentaires sans se substituer à ses AOT membres dans sa vocation première.

→ Il permet à ses membres de disposer d'une ressource supplémentaire : le versement transport additionnel (VTA).

Pour favoriser la coopération entre autorités organisatrices, les syndicats mixtes SRU ont été créés afin d'assurer la coordination des services organisés par les AOT. Mais, jusqu'en 2009, les syndicats mixtes classiques ne pouvaient pas adhérer à un syndicat mixte SRU. L'article 1 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, a donc autorisé les syndicats mixtes classiques, à condition qu'ils soient compétents en matière d'organisation de transports urbains, à adhérer aux syndicats mixtes de transport SRU.

Les syndicats mixtes SRU, créés en complément des structures existantes, répondent aux besoins précis des AOT en matière de transport. Il existe de nombreuses formes de syndicats mixtes SRU selon le mode de financement choisi (VTA ou non), l'ambition donnée à la structure ou encore le positionnement et l'investissement des membres.

Focus sur deux syndicats mixtes SRU :

→ Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)

→ Le syndicat mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM)



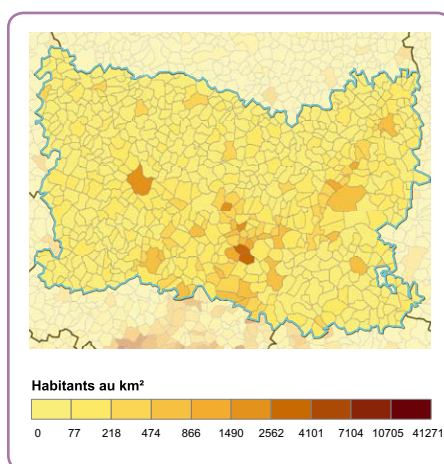
Le syndicat mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)

oise MOBILITÉ
Syndicat Mixte des Transports
Collectifs de l'Oise

Le département de l'Oise est un département mixte, à la fois urbain et rural, situé entre les régions Ile-de-France au Sud et Nord-Pas-de-Calais au Nord. Ce territoire est traversé d'est en ouest par la nationale RN31 qui marque bien cette coupure : au sud, un paysage plutôt urbain, tandis que le nord est davantage rural.

L'Oise, qui compte 793 000 habitants, se caractérise par l'absence d'une grande ville et la présence de trois villes moyennes formant un triangle dynamique : Beauvais (55 481 habitants), Compiègne (42 036 habitants) et Creil (30 671 habitants)¹.

Le syndicat mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a fait le choix de définir l'ensemble du département de l'Oise comme territoire d'action. Celui-ci présente de nombreuses particularités : certains réseaux de transport ainsi que les transports scolaires y sont gratuits et les réseaux urbains et interurbains y sont complétés par des TAD.



Densité de population de l'Oise

Le SMTCO regroupe les treize autorités organisatrices de transport présentes sur le département : le conseil général de l'Oise, la région Picardie, les trois agglomérations urbaines les plus importantes (Beauvais, Compiègne et Creil), deux communautés de communes (Sablons et Pierre Sud Oise) et six communes (Chantilly, Crépy-en-Valois, Liancourt, Noyon, Pont Sainte Maxence et Senlis).

L'objectif du SMTCO défini dans ses statuts est de « favoriser le développement des transports en commun et leur

intermodalité ». Pour cela, le syndicat mixte est chargé de :

- coordonner les services de transport organisés par les différentes autorités compétentes membres du syndicat, dans un but d'intermodalité ;
- mettre en place un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transport à la demande et d'une centrale de covoiturage ;
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

La gouvernance du syndicat mixte

Le SMTCO est administré par le comité syndical, organe délibérant composé de 25 élus locaux représentant les AOT adhérentes. Il se réunit au moins une fois par semestre et extraordinairement à la demande d'un tiers des membres.

Par ailleurs, le Bureau, autre instance prévue par les statuts du SMTCO, rassemble autour du président, François Ferrieux, 12 vice-présidents représentant les AOT du département. Le président et les vice-présidents sont élus à la majorité absolue pour des mandats de trois ans renouvelables.

Enfin, l'équipe de travail permanente du SMTCO est composée de 6 à 7 fonctionnaires mis à disposition du syndicat par les collectivités membres qui travaillent en partenariat avec les différents services transports des AOT adhérentes.

Il existe d'autres organismes consultatifs nécessaires au bon fonctionnement du syndicat mixte :

Le comité des partenaires du transport public

- organe consultatif, il donne son avis sur les actions proposées par le syndicat mixte ;
- il est composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

Le comité technique des directeurs et directrices transport des structures adhérentes

- c'est une instance capitale pour le bon fonctionnement du syndicat mixte, en particulier pour les relations entre élus et techniciens ;
- il réunit les directeurs de services des 13 AOT du département systématiquement 15 jours avant le comité syndical ;
- ce comité a pour objectifs d'évaluer les rapports du SMTCO et d'orienter les décisions du prochain comité syndical.

Le comité des élus locaux

- il est composé de représentants des collectivités et structures intercommunales associées par convention (ex : communautés de communes ayant délégation de compétence du conseil général pour le TAD) sur des actions de développement de l'offre de transport collectif.

Le comité de bassin de vie

- il réunit les acteurs sociaux, écono-

¹ Source : INSEE 2006.

miques et culturels des sept bassins de vie du territoire ;

→ c'est un outil de concertation essentiel qui permet de présenter les actions du SMTCO tout en recueillant les attentes des acteurs des territoires.

Le processus décisionnel du SMTCO est assez simple : les décisions sont prises à la majorité qualifiée des deux tiers au sein du comité syndical après préparation et réflexion au sein du comité des directeurs. A noter que depuis quatre ans, toutes les décisions ont été prises à l'unanimité.

Historique du SMTCO

En 2004, suite au changement de majorité au conseil général de l'Oise et avec l'adoption d'un agenda 21 définissant un programme en faveur du développement durable, François Ferrieux se voit confier la mission de dynamiser les transports en commun du département à budget constant.

Une volonté de coopération se dégage rapidement et le choix d'un syndicat mixte SRU s'impose dès le début en raison des avantages financiers présentés par la structure (prélèvement du VTA). François Ferrieux envisage dans un premier temps de créer plusieurs syndicats mixtes SRU, et, dans un second temps de les regrouper. Cependant, compte-tenu de la complexité de ce mode opératoire, il s'oriente finalement vers un syndicat mixte unique pour l'ensemble du territoire départemental. Pour ce faire, de nombreuses négociations sont entreprises avec les AOT, en particulier

CHRONOLOGIE DU SMTCO

- **2004**
Changement politique au conseil général et réflexions sur la coopération en matière de transport
- **2005-2006**
Préparation du projet de syndicat mixte SRU et négociations avec les AOT
- **21 novembre 2006**
Arrêté préfectoral autorisant la création du SMTCO
- **4 décembre 2006**
Création du SMTCO
- **Depuis le 1^{er} octobre 2007**
Attribution de subventions aux AOT
- **6 décembre 2007**
Création de la centrale de covoiturage : www.covoiturage.oise.fr
- **Février 2008**
Création du portail internet et d'une plateforme d'information multimodale
- **Mars 2010**
Lancement du projet SISMO
- **Septembre 2011**
Lancement du Pass Oise Mobilité

pour convaincre les élus des agglomérations urbaines de s'associer au syndicat. Au départ, six AOT dont le département, la région et les trois communautés d'agglomération de l'Oise adhèrent mais très vite les sept AOT restantes rejoignent le syndicat mixte.

Les actions du SMTCO

Depuis sa création, le syndicat mixte a déjà mis en place de nombreuses actions. Le SMTCO a tout d'abord un rôle incitateur par le biais de subventions accordées aux collectivités dont les projets présentent un intérêt syndical. De plus, le SMTCO se fait l'écho des bonnes pratiques observées sur le territoire auprès des AOT. Le syndicat mixte mise sur une pédagogie par l'exemple. Par ailleurs, le SMTCO subventionne la région Picardie et le département de l'Oise pour l'amélioration des systèmes de transport. Par exemple, la mise en place d'une tarification unique interurbaine à deux euros est subventionnée à hauteur de 40 % par le SMTCO de manière pérenne.

Le budget du SMTCO ne lui permet pas de créer de nouveaux réseaux de transport mais de les améliorer. Pour cela, le SMTCO a développé plusieurs outils importants depuis 2007 :

- une centrale de covoiturage qui compte plus de 3 000 inscrits ;
- une plateforme d'information multimodale, Oise Mobilité, pour informer les voyageurs et réserver les transports à la demande.

Cependant le projet majeur du SMTCO est le projet SISMO (système intégré de services à la mobilité) engagé depuis 2010. Le SISMO fusionne les précédents outils (centrale de covoiturage et plateforme d'information) pour offrir un service unique et performant aux voyageurs. Réalisé dans le cadre d'un parte-

QU'EST-CE-QUE LE SISMO ?

Le SISMO est un système intégré de billettique et de plateforme d'information multimodale destiné à faciliter la mobilité dans l'Oise. Innovant, il combine :

- une billettique intermodale sur les réseaux payants ;
- un système de comptage sur les réseaux gratuits ;
- un système d'information voyageur ;
- un système de gestion des TAD et du covoiturage ainsi qu'une centrale de réservation des taxis ;
- un système de géolocalisation des véhicules ;
- un système de suivi de l'état du réseau routier ;
- un observatoire de la mobilité (statistiques de fréquentation, préconisations d'amélioration).

Le SISMO permet par exemple de calculer un itinéraire entre un point A et un point B selon la date et l'heure souhaitée et propose plusieurs solutions à l'utilisateur : car+train, train+pied ou encore train+vélo mais aussi les trajets prévus en covoiturage sur cet itinéraire.

Par ailleurs, le SISMO a des impacts très positifs sur le SMTCO. Il s'agit d'un important facteur de cohésion et de coopération, instillant une dynamique permanente entre les AOT puisqu'il nécessite une coordination des membres et des réunions régulières.

Le SISMO a été primé au salon européen de la mobilité à Paris en 2010 puis à Dubaï en 2011 où il a reçu le prix de l'innovation de l'Union Internationale du Transport Public.

nariat public privé avec le groupement CITYWAY-ERG, il a pour objectif la mise en place d'une billettique interopérable et d'un système d'information multimodale. Ainsi, le lancement d'une billettique commune par carte à puce (Le Pass Oise mobilité) a vu le jour en septembre 2011.

Enfin, le SMTCO s'attache à améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) conformément aux obligations de la loi Handicap (Loi n°2005-102 du 11 février 2005) qui prévoit que tous les réseaux de transport doivent être accessibles pour les PMR à l'horizon 2015. Le SMTCO a doté tous les véhicules des différents réseaux de ses collectivités membres de systèmes d'informations voyageurs embarqués et a équipé de bornes horaires dynamiques les principaux arrêts et pôles d'échanges. Destinés au grand public, ces aménagements satisfont également aux besoins d'accessibilité des PMR.

Le budget du SMTCO

Le SMTCO est presque exclusivement financé par le versement transport additionnel. Il peut par ailleurs recevoir des subventions, dons, legs ou autres ressources prévues par la loi mais il n'y a pas de cotisations des membres.

Le budget du SMTCO s'élève à environ 10 millions d'euros par an, ce montant pouvant varier selon la conjoncture économique. La structure est donc pérenne financièrement car les dépenses sont réalisées en fonction des recettes. Parmi les dépenses du syndicat, une majorité est consacrée aux

subventions accordées aux AOTU pour leurs projets d'intérêt syndical. Le système SISMO coûte quant à lui environ 3 millions d'euros par an, soit 30% du budget total.

LE VERSEMENT TRANSPORT ADDITIONNEL

Instauré par la loi SRU, le versement transport additionnel est un impôt que les syndicats mixtes SRU peuvent appliquer. Son taux ne peut excéder 0,50% et, dans les PTU, il s'ajoute au taux déjà perçu par les AOT dans les limites prévues par la loi.

Le SMTCO a fait le choix de fixer un taux du VTA inférieur au taux plafond autorisé par la loi, soit 0,40%. Cette décision résulte d'un compromis entre les élus des collectivités membres. De plus, le taux du VTA est réduit à 0,20% pour les PTU déjà soumis à un VT, afin que le total VT+VTA n'excède pas 0,80%. Par ailleurs, pour les communes nouvellement soumises au VT, un moratoire est accordé : le VTA n'est pas prélevé dans un premier temps. Enfin, le VTA étant prélevé sur les espaces à dominante urbaine, toutes les communes à dominante rurale ne sont pas assujetties au VTA.



Le SMTCO a permis d'améliorer considérablement les transports en commun de l'Oise. D'autres territoires pourraient suivre l'exemple du SMTCO et se doter d'un système semblable à SISMO. Selon François Ferrieux, la mise en place d'un système de type SISMO justifie à elle seule la création d'un syndicat mixte SRU sur un territoire donné. En effet, un tel outil est facteur de cohésion, de mutualisation des coûts et de concertation permanente entre tous les acteurs.

L'avenir du SMTCO s'articule autour de nombreux projets :

→ Tout d'abord, une volonté de coordination avec les « grands voisins » (Nord-Pas-de-Calais et Ile-de-France). Le SMTCO cherche particulièrement à négocier avec le STIF l'intégration des bornes billettiques de l'Oise dans les grandes gares parisiennes.

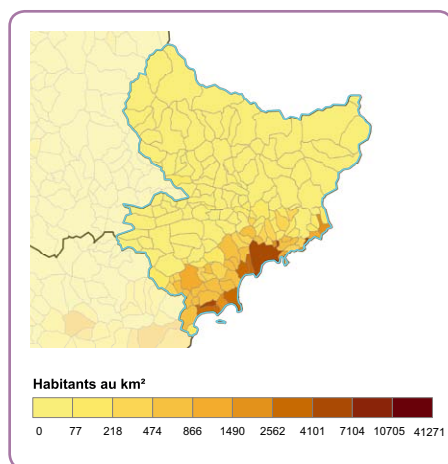
→ Qu'en est-il des syndicats mixtes de transport dans l'Aisne et la Somme ? Des réflexions ont été engagées et la région Picardie encourage vivement cette idée dans un but de réunir les trois SMTC en un syndicat à l'échelon régional.



Le syndicat mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM)



Le département des Alpes-Maritimes, situé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, compte 1 082 465 habitants (soit une densité moyenne de 250 hab./km²) et 163 communes. Une très grande ville, Nice (environ 350 000 habitants), deux grandes villes, Cannes et Antibes (environ 75 000 habitants chacune), et un réseau de 7 villes moyennes (entre 20 000 et 50 000 habitants) maillent ce territoire. Ces villes sont toutes situées le long du littoral méditerranéen.



Densité de population des Alpes-Maritimes

Le département compte cinq AOTU dont les PTU sont limitrophes le long du littoral : la Métropole Nice Côte-d'Azur, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, la communauté d'agglomération de la Riviera française (Menton), le Syndicat Intercommunal des Transports Publics Cannes-Le Cannet-Mandelieu-la-Napoule et le syndicat mixte des transports urbains SILLAGES de Grasse.

alors pertinent pour les acteurs transport de réfléchir à la coopération entre AOT sur le territoire. Cette réflexion aboutit en 2005 à la création du SYMITAM (Syndicat mixte de Transport des Alpes-Maritimes), dont la présidence fut assurée par le Président de Nice Côte d'Azur.

L'enquête ménages déplacements menée en 1998 a mis en évidence l'importance des flux de déplacements entre ces cinq PTU de la Côte d'Azur : les trois quarts des déplacements s'effectuant au sein de la bande littorale. Il a semblé

Le SYMITAM est composé de cinq AOTU et du conseil général des Alpes-Maritimes. La région PACA ne fait pas partie du syndicat car elle ne souhaite adhérer à aucun syndicat sur son territoire de compétence. Le SYMITAM n'assure

pas le rôle d'AOT même si cela est prévu dans ses statuts, les AOTU souhaitant conserver leurs compétences sur leur territoire. Comme tous les syndicats mixtes SRU, le SYMITAM est compétent en matière d'intermodalité, de billettique et de tarification ainsi que d'informations voyageurs.

Gouvernance du syndicat mixte

Le SYMITAM est géré par le comité syndical qui compte seize délégués issus des six AOT du territoire selon la répartition suivante : cinq pour le conseil général, cinq à ce jour pour la Métropole Nice-Côte d'Azur, deux pour la CA de Sophia Antipolis et pour le SITP Cannes-Le Cannet-Mandelieu-la-Napoule, et un pour la CA de la Riviera française Menton et le syndicat mixte des transports urbains SILLAGES de Grasse. Le comité syndical se réunit une fois par trimestre afin de valider les décisions et voter le budget du syndicat.

L'équipe permanente du SYMITAM est composée de trois salariés qui travaillent en association avec les équipes techniques des six AOT. Cette équipe restreinte est le résultat d'une volonté partagée par l'ensemble des partenaires de créer une petite structure, permettant aux AOT de conserver l'ensemble de leurs prérogatives sur leur périmètre de compétence. Elle organise les groupes de travail réunissant les directeurs transport des AOT une à cinq fois par mois. Les commissions et groupes de travail associant les

La mutualisation de la « Direction des transports » : une nouvelle forme de coopération quotidienne

Le conseil général des Alpes-Maritimes et la Métropole de Nice ont choisi en 2009 de mutualiser leurs deux « directions transports » dans le but de mettre en cohérence leurs réseaux (gestion, tarification, image commune), de mettre en place des méthodes de travail partagées, et de valoriser les économies d'échelle en mutualisant les moyens.

Cette fusion a permis de réaliser plusieurs projets :

- un réseau commun : « Lignes d'Azur » ;
- une harmonisation de l'offre de transport : suppression des doublons existants entre les 2 réseaux, solutions face au déficit d'offre (prêt de bus articulés par la Métropole au conseil général).

Le SYMITAM n'est pas impacté directement par la fusion entre ces deux directions mais il semble que les relations entre l'équipe du SYMITAM et ces deux AOT, membres fondamentaux du syndicat mixte, sont inchangées voire même parfois simplifiées. Cette coopération originale permet de simplifier les procédures, en s'affranchissant de la lourdeur qu'aurait représenté la constitution d'une structure de type syndicat mixte ouvert.

élus se tiennent deux fois par trimestre et préparent les propositions soumises au comité syndical.

Le fonctionnement du SYMITAM est assez similaire au fonctionnement des autres syndicats mixtes existants : les décisions sont préparées par l'équipe technique du SYMITAM puis présentées à validation auprès du comité syndical. Ce dernier délibère à la majorité simple des voix exprimées sauf pour le vote du budget (3/4 des votes) et, le cas échéant, pour l'instauration du versement transport additionnel (à l'unanimité).

Budget du SYMITAM

Le SYMITAM est financé par les contributions des membres du syndicat à hauteur d'un tiers pour le conseil général et de deux tiers pour les six AOTU. La participation des AOTU est déterminée selon la population du PTU de chaque AOTU ainsi que l'assiette du versement transport sur son territoire. Ainsi, la Métropole Nice Côte d'Azur participe à hauteur de 50% des recettes (soit 1/3 du budget

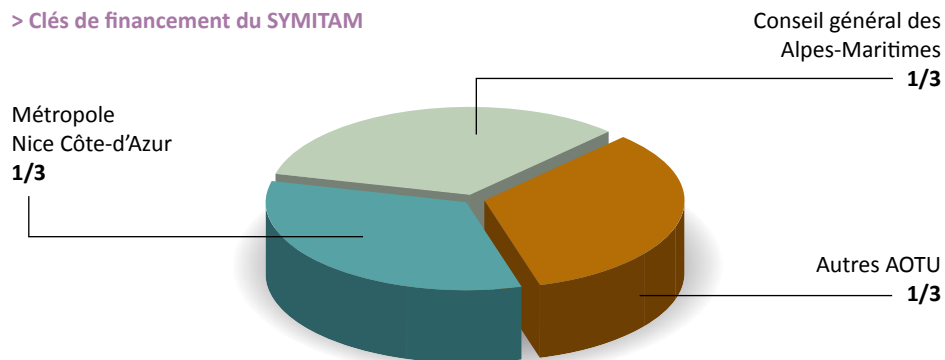
global comme le conseil général), 20% pour la CA de Sophia Antipolis, 13% pour le SITP Cannes-Le Cannet-Mandelieu-Napoule, 10% pour la CA de la Riviera française Menton et 9% pour le syndicat mixte des transports urbains SILLAGES de Grasse. Ces recettes permettent au syndicat mixte de bénéficier d'un budget annuel d'environ 500 000 euros.

Le SYMITAM ne souhaite pas prélever le VTA car ses missions actuelles ne nécessitent pas d'apport financier supplémentaire.

Les dépenses du SYMITAM sont majoritairement des dépenses de fonctionnement (93% contre 7% de dépenses d'investissement en 2008). Cette tendance s'est accentuée depuis 2006 car la mise en route du syndicat a nécessité de nombreux investissements (33% de budget d'investissement en 2006) aujourd'hui amortis.

Le SYMITAM porte une attention particulière à la communication, puisque 30% du budget de fonctionnement lui était dédié en 2008.

> Clés de financement du SYMITAM



Les actions en matière de mobilité

Le SYMITAM agit principalement selon ses trois compétences obligatoires et a réalisé :

- L'interopérabilité : la signature d'une charte d'interopérabilité du bassin des Alpes-Maritimes pour la compatibilité du matériel billettique.
- Le développement de l'intermodalité : le ticket azur à un euro décliné en carte azur mensuelle (45 euros/mois) et annuelle (365 euros/mois) sur l'ensemble du réseau équipé en billettique commune. Le SITP, Grasse et Menton devrait être intégré dans le courant de l'année 2012.
- L'information des voyageurs : le développement d'un dépliant sur les transports en commun et la création d'un portail internet contenant les informations sur les différents réseaux. Le projet le plus important concerne l'élaboration d'un système d'information multimodal : Céparou 06, mis en route en juillet 2011.

Les objectifs initiaux poursuivis par le syndicat mixte sont aujourd'hui tous réalisés, il n'y a donc pas d'autres grands projets menés dans l'immédiat par le SYMITAM.

Par ailleurs, malgré leur absence au sein du syndicat mixte, le SYMITAM collabore avec d'autres acteurs du territoire tels que la région ou la principauté de Monaco. Ces partenariats ont pour but d'assurer une meilleure coordination des réseaux.

Plusieurs projets, comme l'interopérabilité billettique, ont ainsi été élaborés avec la région.

La principauté de Monaco, quant à elle, participe aux réunions des groupes de travail du SYMITAM. Son réseau de transport (Compagnie des Autobus de Monaco) est intégré au système de la carte Azur, au calculateur d'itinéraire ainsi qu'au plan des lignes du réseau. Son statut étatique complexifie toutefois le partenariat.

Quels impacts de la réforme territoriale et de la création de la Métropole Nice Côte-d'Azur ?

La Métropole Nice Côte-d'Azur a succédé à la communauté urbaine le 1^{er} janvier 2012. Son périmètre est élargi à 45 communes contre 27 jusqu'alors. La loi prévoit le transfert de la compétence transport et de la gestion de la voirie du conseil général à la Métropole sur son territoire. La Métropole ne devrait a priori pas bouleverser l'organisation du SYMITAM.



www.ceparou06.fr

Par ailleurs, la refonte de la carte intercommunale liée à la réforme territoriale pourrait faire évoluer les périmètres urbains actuels et regrouper certaines intercommunalités.

Même si ces enjeux pourraient amener le SYMITAM à modifier ses statuts, notamment la répartition des sièges du comité syndical et les clés de financement, ils ne devraient pas remettre en cause l'existence du syndicat.



Le SYMITAM est un outil important pour la cohésion et la coordination en matière de transport dans les Alpes-Maritimes. Pour Louis Nègre, vice-président du SYMITAM, il s'agit d'un lieu stratégique de rencontres et d'échanges mais surtout d'un atout politique considérable pour les projets de transport.

Malgré le reproche fait aux syndicats mixtes SRU de compliquer la lecture de l'organisation entre acteurs des transports, le SYMITAM présente de nombreux avantages pour les AOT, d'autant qu'il intervient en complément dans des domaines jusque là non exploités.

Les associations

→ Les associations

Exemples : Movable, Le Pilote, la région urbaine de Lyon (RUL)...

L'association (loi 1901) est une structure très courante et assez simple dans ses modalités de création. D'après l'article 1 de la loi du 1er juillet 1901, l'association résulte d'une convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices. Personne morale de droit privé, elle est, en règle générale, régie uniquement par les principes généraux du droit privé.

L'association est une structure souple qui permet de choisir et élaborer les objectifs de la structure par le biais des statuts. Ces derniers délimitent l'engagement des membres et font ainsi office de convention.

En matière de financement, l'association peut bénéficier de subventions. Ces dernières présentent ainsi un intérêt certain dans le développement de projets communs de taille modeste.

La création d'un tel établissement permet d'associer des acteurs publics et privés, ce qui n'est pas le cas dans bon nombre

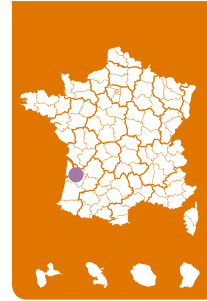
de structures de coopération institutionnelle. Si les collectivités locales peuvent créer ou adhérer à une association, il faut que les objectifs assignés à la nouvelle structure recoupent au moins une des compétences de la collectivité.

Cependant, cette forme de coopération est peu adaptée aux projets de grande envergure. En effet, d'un point de vue juridique, une forme de « flottement » peut exister quant à la détermination de ce qui ressort du droit privé ou du droit public. Par exemple, une association dédiée aux problématiques de transport et dont certains membres sont des AOT, devra respecter les règles du droit public et non celles du droit privé généralement appliquées aux associations.

Cette structure est néanmoins une solution pertinente pour donner une existence juridique à une coopération. Facile à mettre en place, elle permet de rassembler de nombreux acteurs sur des domaines d'action variés. Cependant, l'association ne semble pas adaptée à la réalisation de projets nécessitant d'importants investissements financiers.

Focus sur deux associations :

- Movable à Bordeaux
- Le Pilote à Marseille



Movable



Movable est une association « loi 1901 » créée en décembre 2009 par la région Aquitaine, le conseil général de la Gironde et la communauté urbaine de Bordeaux.

Une des particularités de l'association Movable est que son territoire d'action n'est pas figé. Il correspond en effet à une lecture de « l'espace vécu », à mi-chemin entre l'aire du Sysdau (Syndicat de SCOT) et l'aire urbaine bordelaise. Ce choix de « non-territorialisation de l'espace » est inhérent à la création de l'association et permet à Movable de s'emparer de sujets qui s'étendent au-delà des limites de l'aire bordelaise, à l'image des relations entre Bordeaux et les grandes villes alentours comme Arcachon ou Libourne. Le « territoire de base » représente environ 100 communes.

La coopération entre autorités organisatrices de transport n'est pas nouvelle sur ce territoire. En effet, depuis dix ans, de nombreuses démarches de cohésion entre réseaux ont été entreprises telles que l'abonnement multi-réseau Modalis, le développement des pôles d'échange, la charte d'interopérabilité

billettique, la coordination d'horaires ou encore la politique de rabattement vers les lignes ferroviaires régionales. Ces démarches s'affranchissaient jusqu'à présent d'une plus grande forme de coopération. Cependant, avec l'émergence du nouveau réseau de transport urbain de l'agglomération, la nécessité de coordonner les réseaux entre eux est rapidement devenue une priorité et plusieurs groupes de travail se sont constitués sur ces sujets. Dans cette optique, les présidents du conseil régional d'Aquitaine, du conseil général de Gironde et de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) ont jugé nécessaire de contractualiser ces relations.

Au départ, ces trois AOT ont choisi de mettre en place une Conférence Permanente des autorités organisatrices de transport afin d'élaborer de nouvelles stratégies communes. Dans cette démarche, les trois AOT se sont associées à l'État, aux intercommunalités et communes du territoire ainsi qu'à certains partenaires techniques tels que la SNCF.

L'association Movable est la structure qui porte cette Conférence Permanente réunissant les élus des trois AOT. Elle

permet de répondre aux objectifs de meilleure coordination des réseaux et de travail partenarial sur les projets de transport.

Le choix de la forme associative résulte dans un premier temps d'une volonté des trois présidents de pouvoir avancer assez rapidement. L'association est une structure relativement simple, souple et rapide à mettre en place, contrairement aux syndicats mixtes, par exemple, qui auraient nécessité beaucoup de délais de préparation.

Pour aboutir à ce choix, de nombreuses réflexions ont été menées afin de déterminer la structure la plus appropriée. D'autres formules telles que le syndicat mixte ou le GIP ont été envisagées mais n'ont cependant pas été choisies car elles nécessitaient de bien définir les missions, le contour de la structure ainsi que les engagements financiers des uns et des autres, autant d'éléments non précisément établis au départ. La forme associative a finalement été retenue car elle permettait de préfigurer d'autres formes de coopération dans le cas où les sujets ou les évolutions le nécessitaient. Le choix d'une structure associative a été acté en avril 2009 et s'est concrétisé par la création de Movable en décembre 2009.

La gouvernance de l'association Movable

Les instances décisionnelles de l'association Movable sont :

La Conférence Permanente des AOT

→ se tient généralement une fois par an, en présence des présidents des trois AOT, selon l'ordre du jour validé par le conseil d'administration ;
→ fait état de l'avancée des projets de l'agglomération, valide ou oriente les projets qui touchent plusieurs AOT.

Le conseil d'administration (CA)

→ instance de gestion de l'association qui se réunit tous les un ou deux mois en présence des vice-présidents des collectivités ;
→ permet de présenter les actions de l'association et de présenter les sujets préparés en réunions de directeurs (CRT) ;
→ son Président n'est pas un élu, ce qui exempte la structure d'une présidence tournante ;
→ chaque collectivité nomme au sein de la structure 2 représentants et 2 suppléants.

Le Centre de ressource technique (CRT)

→ Rencontre mensuelle des directeurs généraux adjoints (DGA) en charge des transports des AOT adhérentes.
→ A pour objectif de faire le point sur l'avancée des dossiers et de préparer le ou les thèmes qui seront exposés en conseil d'administration.

L'équipe permanente de Movable n'est composée que d'un salarié à temps plein.

Cependant un travail étroit est établi avec les services transport des AOT.

Parallèlement, Movable interagit avec les autres acteurs du territoire au travers du conseil de mobilité. Il s'agit d'une instance d'information sur les actions engagées qui regroupe les acteurs socioprofessionnels de l'agglomération (AOT, élus des commissions transports des AOT, transporteur, usagers). Ce conseil se réunit quatre fois par an et aborde des sujets divers : problématique de l'heure de pointe, présentation de bilans d'activités,...

Les statuts prévoient que les décisions ne peuvent être prises sans l'accord de deux collectivités sur trois. Les décisions sur les sujets à traiter sont prises lors des conseils d'administration, le plus souvent à l'unanimité. Même si les collectivités prennent les décisions qui les concernent par le biais de leurs procédures internes habituelles, elles peuvent cependant interpeller les partenaires sur les problèmes qu'elles rencontrent. L'association Movable n'intervient pas dans leurs choix mais joue un rôle de complément pour les AOT.

Le budget de l'association

Les recettes de Movable proviennent principalement d'une cotisation de ses adhérents. Cette cotisation est votée chaque année en fonction des objectifs à réaliser et permet de ce fait à la structure d'être pérenne financièrement. Par ailleurs, en cas de dossier nécessitant des fonds plus importants,

un budget spécifique et sa répartition entre adhérents est votée. L'association peut par ailleurs bénéficier de subventions, des revenus de ses prestations ou de toute autre forme de ressource prévue par la loi. Ces recettes permettent à l'association de bénéficier d'un budget d'environ 100 000 euros par an.

Néanmoins, si l'une des AOT adhérentes souhaitait se désengager financièrement, la structure serait automatiquement dissoute.

Les actions de Movable

L'association Movable ne dispose pas de compétence propre mais agit comme une instance de coordination qui a un rôle de conseil et d'information sur la culture de la mobilité. Movable facilite le dialogue entre les services des différentes AOT et permet d'assurer le fonctionnement permanent de la Conférence des AOT.

Movable investit les questions de mobilité relatives aux trois AOT mais n'a pas pour vocation première de se prononcer sur leurs projets transports. Les AOT sont indépendantes sur leurs dossiers mais peuvent bénéficier d'un regard de Movable si elles le souhaitent. L'objectif de l'association Movable est donc de travailler en partenariat afin d'améliorer la qualité des services de transport.

Movable a ainsi encouragé plusieurs réflexions :

→ Développement durable : Quelle politique de déplacements pour répondre

aux objectifs de réductions de gaz à effet de serre ? Cette réflexion a été menée en partenariat avec l'ADEME.

→ Hiérarchisation et maillage des réseaux : réflexion prospective sur une offre complémentaire et partagée entre les trois réseaux. Ce sujet a été encouragé par plusieurs séminaires et rencontres auxquels le GART et le CERTU ont été associés.

→ Déplacement de courte distance : Movable a encouragé les réflexions locales sur la « ville du quart d'heure » et sur les déplacements favorisant les modes actifs (marche et mobilités à vélo). Cette réflexion a été ponctuée par une réunion de travail et d'échanges avec le conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de Gironde.

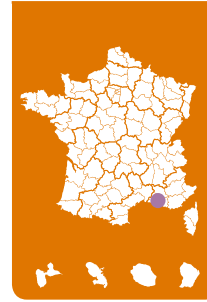
→ Nouvelles mobilités : des séminaires ont permis de faire le point et de présenter les enjeux de nouvelles formes de mobilités : pédibus, vélibus, auto-partage, covoiturage, mobilités à vélo, télétravail...

L'association ne s'impose pas de définition précise de son champ de compétence. Le panel des sujets à traiter est voté par les instances décisionnelles.



L'association Movable donne satisfaction à ses membres grâce à une structure souple qui lui permet d'avancer rapidement sur des questions de concertation, d'animation et de diffusion de l'information.

Cependant, le cas de Movable nous éclaire sur les limites du système associatif : celui-ci repose sur la dynamique que veulent bien y insuffler les élus du conseil d'administration, et semble inadapté à la réalisation de projets opérationnels d'envergure. En cela, Movable paraît être une bonne solution pour démarrer une coopération mais des réflexions sur l'évolution de la structure se poseront inévitablement à moyen terme.



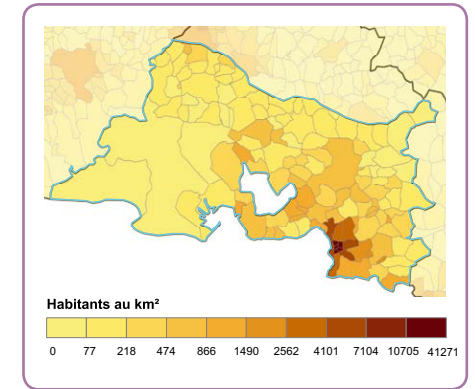
Le Pilote

lepilote.com

Le département des Bouches-du-Rhône est le troisième département le plus peuplé de France avec 2 008 570 habitants en 2010 selon l'INSEE (soit une densité d'environ 400 hab./km²). Il compte une très grande ville, Marseille, avec ses 851 420 habitants au dernier recensement de 2008, une grande ville, Aix-en-Provence (146 050 habitants), ainsi que plusieurs villes moyennes telles que Arles (52 600 habitants), Martigues (46 320 habitants), Aubagne (44 680 habitants) ou encore Salon-en-Provence (40 150 habitants).

En 1996, l'Union Européenne lançait le projet Stradivarius qui visait à inciter les usagers à utiliser les transports en commun par le biais d'un système d'information et d'une tarification intégrée. En 1999, à l'initiative de la direction départementale de l'Équipement (DDE) des Bouches-du-Rhône, une association loi 1901 était créée pour la mise en œuvre opérationnelle du premier volet, à savoir l'exploitation du serveur d'information multimodale « Lepilote.com ».

Une étude juridique lancée en 1999 dans le but de déterminer la structure la plus à même de porter le pro-



Densité de population des Bouches-du-Rhône

jet a permis d'entériner le choix d'une association « loi 1901 ». En effet cette forme de coopération réunissait plusieurs qualités. Légère et souple, cette structure permettait l'avancée rapide des projets. Par ailleurs, l'association regroupait des partenaires publics et des transporteurs concernés par les projets portés.

Cependant l'évolution à moyen terme de l'association vers une structure de type syndicat mixte SRU était envisagée dès le début des réflexions de coopération.

Les partenaires fondateurs de l'association Le Pilote étaient l'État représenté

par la DDE des Bouches-du-Rhône, la SNCF représentant la région, le conseil général des Bouches du Rhône, la ville de Marseille, la communauté d'agglomération Garlaban-Huveaune-Sainte Baume, le syndicat intercommunal des transports du Canton d'Aubagne ainsi que la régie des transports de Marseille. A noter que les membres de l'association ont fortement évolué en dix ans. En effet en 2001, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est substituée à la ville de Marseille, et l'association a accueilli de nouveaux membres : la communauté d'agglomé-

ration de l'Ouest de l'Etang de Berre, le syndicat mixte des transports de l'Est de l'Etang de Berre (SMITEEB) et le syndicat intercommunal des transports urbains du bassin minier de Provence. L'Etat ayant souhaité se retirer de l'association, la DDE ne fait plus partie des adhérents depuis 2003. Bien que représentée par la SNCF, la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur n'était pas membre en tant que telle de l'association, mais collaborait néanmoins avec Le Pilote.

Les acteurs impliqués ainsi que le territoire couvert par l'association Le Pilote avaient donc largement évolué depuis sa création, aboutissant à une couverture quasi intégrale du département. En 2009, le Pays d'Aix était la seule AOT des Bouches-du-Rhône non membre de la structure.

Les objectifs de l'association étaient d'encourager l'utilisation des transports en commun par le biais d'un système d'information multimodale, de faciliter les déplacements et de devenir un outil utile pour les particuliers mais aussi pour les professionnels. Les évolutions technologiques ont apporté de nouveaux enjeux tels que la communication par le biais des nouveaux médias, téléphone mobile et autres technologies d'information.

Les compétences de l'association étaient donc exclusivement l'exploitation d'un serveur d'information sur les déplacements à la fois routiers et en transports en commun.

CHRONOLOGIE

→ 1996

Projet Stradivarius de l'Union Européenne

→ 16 août 1999

Création de l'association Le Pilote loi 1901 pour le volet information multimodale

→ 2001

Nouveaux membres de l'association

→ 2003

Retrait de la DDE

→ 2009

L'association Le Pilote couvre l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône en dehors du Pays d'Aix

→ 2009

Création du syndicat mixte des Transports des Bouches-du-Rhône. Intégration du Pilote au sein du syndicat

La gouvernance de l'association

Plusieurs instances organisaient la vie de l'association Le Pilote :

Le conseil d'administration

→ instance dirigeante de l'association Le Pilote ;

→ composé au maximum de 25 membres représentant l'ensemble des adhérents et élus pour des mandats de trois ans renouvelables ;

→ se réunissait deux fois par an mais pouvait être convoqué aussi souvent que nécessaire à la demande du Président.

Depuis la création de l'association, la présidence a été assurée successivement pour deux à trois ans par la ville de Marseille, la communauté d'Aubagne, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole puis le conseil général. A tour de rôle, ces chefs de file ont joué un rôle moteur essentiel dans l'avancée des travaux de l'association.

Le Bureau

→ nommé par le conseil d'administration ;

→ composé de 10 à 15 membres élus pour des mandats d'un an renouvelables : le Président, 5 à 10 vice-présidents, un trésorier, un trésorier adjoint, un secrétaire et un secrétaire adjoint ;

→ se réunissait tous les mois ou tous les mois et demi en fonction des besoins.

Par ailleurs, des assemblées générales composées de tous les membres de l'association se réunissaient au moins une

fois par an pour valider les modalités de gestion ainsi que les budgets de l'association. Cette instance permettait de valider les comptes, les actions à entreprendre ou encore le renouvellement des membres du conseil d'administration.

L'équipe permanente de l'association

→ composée d'un salarié, d'un administrateur et d'un technicien à temps plein ;

→ l'équipe de techniciens travaillait en lien étroit avec les élus ce qui facilitait le bon fonctionnement de l'association.

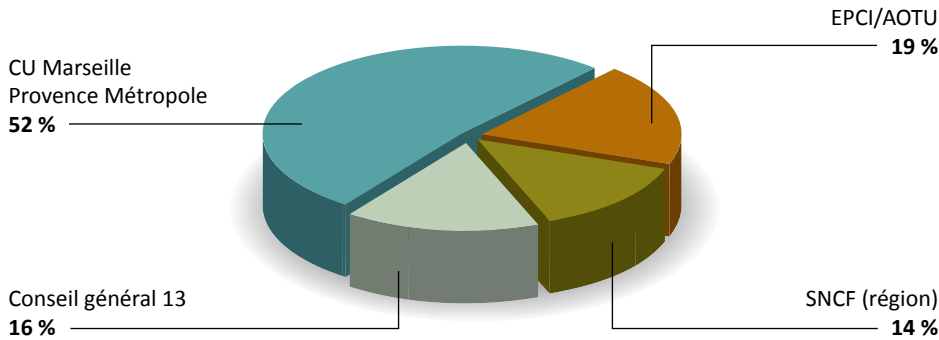
En ce qui concerne le processus décisionnel, les instances de gestion de l'association (conseil administratif et Bureau), validaient les décisions relatives au fonctionnement de la structure. Les groupes de travail ou groupes d'utilisateurs réunissant l'équipe permanente et les partenaires permettaient de préparer les conseils d'administration. A noter que les représentants des partenaires étaient très impliqués lors de ces réunions de travail.

Ce processus décisionnel est aujourd'hui présenté comme efficace et plutôt rapide d'autant que les décisions étaient généralement prises à l'unanimité et bénéficiaient d'un très bon consensus.

Le budget de l'association

Le mode de financement de l'association Le Pilote s'appuyait principalement sur les cotisations de ses membres selon une répartition précisée dans le règlement intérieur. L'association per-

> Répartition des contributions financières en 2008



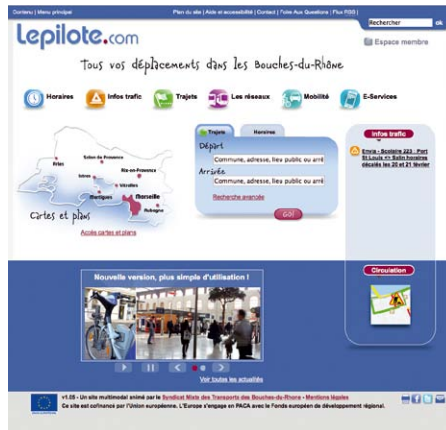
cevait par ailleurs des subventions (par exemple de l'ADEME).

Ces différentes ressources permettaient à l'association de bénéficier d'un budget proche de 250 000 euros par an qui rendait la structure pérenne financièrement.

Les actions de l'association

L'action principale de l'association résidait dans la création d'un serveur d'information multimodale d'abord par minitel puis par internet, accompagné d'un service téléphonique via un répondeur vocal.

L'objectif de ce serveur d'information multimodale était d'offrir une vision d'ensemble des transports publics et du trafic routier dans le département. Il permettait de donner des informations sur la saturation des routes en temps réel et favoriser ainsi l'utilisation des transports en commun. Le serveur offrait la possibilité de consulter les fiches horaires des différents réseaux, de rechercher un itinéraire, ou encore de connaître les



www.lepilote.com

perturbations (transports en commun, circulation routière, alertes météo ou encore qualité de l'air).

Par ailleurs, l'association Le Pilote a développé de nombreux partenariats en matière de communication pour les usagers : lien internet du Pilote sur les sites des différents partenaires, affichage dans les lieux publics en particulier dans les pôles d'échanges (exemple de la gare de Marseille St-Charles), mais aussi dans les entreprises.

Le passage d'une association loi 1901 à un syndicat mixte SRU

En 2008, malgré le bon fonctionnement de l'association, le souhait de modifier le type de structure support du Pilote est exprimé afin d'en élargir les compétences, restreintes jusqu'alors à l'information multimodale. Le 11 juin 2009, un syndicat mixte SRU est ainsi créé pour répondre à cette demande : le syndicat mixte des Bouches-du-Rhône. Il regroupe les onze autorités organisatrices du département y compris le Pays d'Aix, à la différence de l'association. Cependant, contrairement à l'association, le syndicat mixte est ouvert uniquement aux autorités organisatrices de transport et exclut donc de fait les transporteurs membres de l'associa-

tion. La région, quant à elle, n'a de nouveau pas souhaité être intégrée à cette structure. En contrepartie, un conseil des membres associés (CMA) a été créé pour réunir l'ensemble des acteurs de la mobilité dans les Bouches-du-Rhône. A noter cependant que des réflexions sont en cours quant à l'intégration de la région au sein du syndicat.

L'exploitation du serveur Le Pilote est donc rattachée au syndicat mixte dans le cadre de sa compétence de « Mise en place d'un système d'information multimodale à l'attention des usagers ». Les trois agents de l'association sont intégrés au syndicat. Le conseil général, par le biais de sa direction des transports et des ports, fournit une aide en termes juridique, comptable et de marchés publics.

	Association Le Pilote	Syndicat Mixte SRU
Périmètres	Département des Bouches-du-Rhône en dehors du Pays d'Aix	Département des Bouches-du-Rhône
Membres	Publics et privés	AOT uniquement
Codes des Marchés publics	Non soumis	Soumis
Processus décisionnel	Rapide	Moins rapide car plus d'échelons de décision
Domaines d'actions	Information multimodale	Compétences obligatoires des Syndicats mixtes SRU
Financement	Principalement les cotisations des membres	<ul style="list-style-type: none"> Principalement les cotisations des membres avec des clés de répartition différentes (investissement égal du Département et de la Communauté urbaine) Pas de prélèvement de Versement Transport additionnel
Budget	250 000 € par an	1 000 000 € par an
Rapport élus-techniciens	Relations directes	Plus de niveaux intermédiaires
Autres points	Aspect technique plus marqué	Soutien politique plus affirmé

Source : GART-2011

QUELS IMPACTS DE LA RÉFORME TERRITORIALE ?

Selon André GUINDE, vice-président du conseil général des Bouches du Rhône, dans l'éventualité de la création d'un pôle métropolitain, le conseil général envisagerait de collaborer et de contribuer aux réflexions. Ce pôle métropolitain regrouperait les collectivités du département situées hors du périmètre de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole tandis que celle-ci envisagerait d'évoluer vers une métropole (sans changement de périmètre). Ceci aurait pour effet de ne laisser que deux AOT au sein du département. Pour autant, ces perspectives ne semblent pas menacer l'existence et la pérennité du syndicat mixte de Transport des Bouches-du-Rhône.



Même si la forme associative a pu répondre aux attentes dans un premier temps, elle ne paraît cependant pas être la plus appropriée pour soutenir des projets de grande envergure. Le syndicat mixte donne une stabilité plus importante et permet de lancer de nouveaux projets tout en ayant un budget plus important. Cette évolution confère une dimension politique plus forte à la structure qui doit néanmoins trouver son rythme de croisière d'un point de vue technique.

A la lecture des statuts du syndicat mixte des Bouches-du-Rhône, celui-ci apparaît comme une étape vers une structure plus intégrée. L'objectif serait alors d'évoluer vers une autorité organisatrice des transports unique sur le département, dont les contours doivent encore être définis.

LES COOPÉRATIONS CONTRACTUELLES

→ Les coopérations contractuelles

Exemples : Charte d'interopérabilité billettique (Haute Garonne, Rhône Alpes...), Convention de mise en place d'un système multimodal, Convention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux...

Simple et courante, cette démarche de coopération est d'apparence peu complexe. En effet, cette dernière permet aux AOT de s'engager au cas par cas et pour une durée limitée sur certaines études ou projets communs. La contractualisation permet la réalisation d'objectifs variés dans la mesure où elle répond aux volontés et besoins communs des membres qui souhaitent formaliser une coopération.

Les coopérations conventionnelles sont un bon moyen de contractualiser l'engagement des partenaires sans création d'une structure propre. Elles permettent ainsi d'éviter un vide juridique tout en échappant aux contraintes liées à la création d'une structure (temps de mise en place, choix de la structure,...). La forme conventionnelle permet également de définir précisément les clés de financement (parfois pour des

montants importants) entre acteurs. Cependant cette forme de coopération demande une bonne entente entre les partenaires pour bien fonctionner.

Il existe plusieurs coopérations contractuelles :

- les protocoles d'accord : formalisent une intention d'aboutir à une coopération, généralement en amont d'autres formes de contractualisation ;
- les conventions ;
- les chartes ;
- ...

La coopération contractuelle est donc un outil souple qui permet de formaliser les actions communes tout en permettant à ses membres de conserver leurs prérogatives. Cependant, pour être efficace, elle implique d'être utilisée pour des projets adaptés à cette forme de coopération.

Focus sur deux coopérations contractuelles :

- La charte d'interopérabilité billettique Haute-Garonne
- La convention d'intermodalité du Finistère



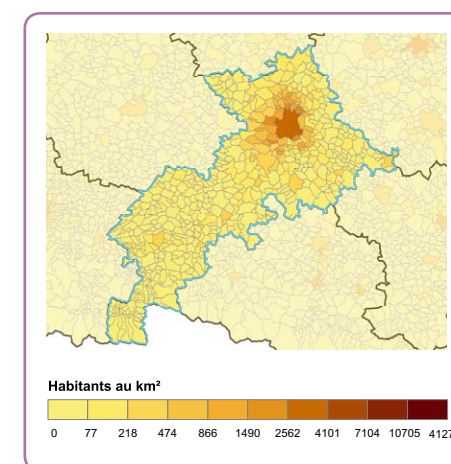
La charte d'interopérabilité billettique Haute-Garonne



La Haute-Garonne, située en région Midi-Pyrénées, est un département où le contraste entre urbain et rural est patent. En effet, il compte une communauté urbaine importante, le Grand Toulouse (714 500 habitants en 2010) alors que le sud du territoire est rural. La Haute-Garonne compte environ 1 250 000 habitants en 2010 soit une densité de 195 hab./km².

L'agglomération se développe fortement et accueille 15 à 20 000 habitants par an. Pour les collectivités locales, faire évoluer les infrastructures au même rythme est un véritable défi. La gestion des transports est d'autant plus complexe que le contraste entre urbain, périurbain et rural est peu important dans la moitié nord du département.

Trois grands acteurs se partagent la gestion des transports sur le territoire départemental : la région Midi-Pyrénées, le conseil général de Haute-Garonne et l'agglomération Toulousaine par le biais du syndicat mixte Tisséo. Face à ce contexte territorial particulier, ces trois autorités organisatrices de transport ont pour objet de rendre les transports



Densité de population en Haute-Garonne

en commun plus efficaces et attractifs et travaillent ensemble sur une politique cohérente en matière de tarification et de billettique.

Ainsi, en 2003, une réflexion sur l'intermodalité et l'interopérabilité entre les différents réseaux est lancée et mène à la réalisation d'une charte d'interopérabilité billettique signée par le président du conseil régional Midi-Pyrénées, le président du conseil général de la Haute-Garonne et le président de Tisséo-SMTC le 15 avril 2004. Cette charte, à vocation régionale, fixe le cadre fonctionnel et ins-

titutionnel de l'interopérabilité et donne la possibilité à toute autorité organisatrice de transport de Midi-Pyrénées d'adhérer pour s'équiper d'un système billettique « sans contact ». D'autres collectivités régionales ont adhéré progressivement à cette charte : le département du Tarn et la communauté d'agglomération de l'Albigeois.

Cette charte permet de simplifier l'utilisation des transports collectifs et de créer des nouvelles offres tarifaires. En effet, le lancement du nouveau système billettique, la carte Pastel, a été l'occasion d'améliorer la tarification avec la mise en place des premiers éléments d'une tarification combinée, au sein de deux bassins de déplacements identifiés : un abonnement mensuel combiné avec réduction tarifaire est ainsi disponible sur les réseaux interurbain et urbain depuis un an et demi. A terme le système Pastel pourrait évoluer vers un système billettique de type Navigo en Ile-de-France.

Les actions développées par la charte d'interopérabilité billettique

Cette charte d'interopérabilité billettique permet la mise place de deux actions importantes en matière de mobilité : la création d'un système billettique unique et d'une tarification unifiée.

La carte PASTEL, carte « sans contact », a vocation à se substituer progressivement aux billets papier. Cette carte, destinée aux voyageurs réguliers, permet de charger les abonnements des différents réseaux du territoire (abonnements urbains, interurbains et régionaux) sur un support unique.



La carte PASTEL couvre cinq réseaux aujourd'hui :

- le réseau haut-garonnais Arc-en-Ciel ;
- le réseau urbain toulousain ;
- le réseau ferroviaire régional et les cars régionaux ;
- le réseau tarnais TarnBus ;
- le réseau de la communauté d'agglomération de l'Albigeois.

Elle est aussi valable pour les élèves qui bénéficient du transport scolaire sur les

lignes régulières des départements de Haute-Garonne et du Tarn.

La carte PASTEL simplifie les ruptures de charge et permet le passage d'un réseau de transports en commun à un autre avec le même support billettique. Par ailleurs, depuis juin 2011, une convention partenariale avec la ville de Toulouse a été signée pour permettre l'utilisation de la carte PASTEL pour s'abonner au service VélôToulouse (vélos en libre-service). La carte Pastel est cofinancée par l'Union Européenne grâce au Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

La création de ce système billettique interopérable fournit l'occasion au conseil général de la Haute Garonne de proposer une nouvelle tarification unique plus lisible et attractive sur l'ensemble de son réseau Arc-en-Ciel : le tarif unique de 2 euros s'applique désormais pour tous les voyages (3 euros dans le cas particulier des voyages longue distance). Ainsi le conseil général adopte une tarification zonale compatible avec celle du réseau de l'agglomération Toulousaine. Reste à rendre compatibles les tarifs urbains et interurbains avec les tarifs des lignes ferroviaires régionales pour pouvoir envisager la mise en place d'une tarification combinée pour l'ensemble des réseaux. La région Midi-Pyrénées a initié récemment une importante réforme tarifaire.



La charte d'interopérabilité billettique Haute-Garonne permet donc la mise en place de nombreux outils en matière de mobilité sur la base de la coopération volontaire entre collectivités. Cette charte établit une coopération entre autorités organisatrices de transport et permet aux collectivités d'adhérer à leur rythme à ce projet d'interopérabilité d'ambition régionale.



La convention d'intermodalité du Finistère

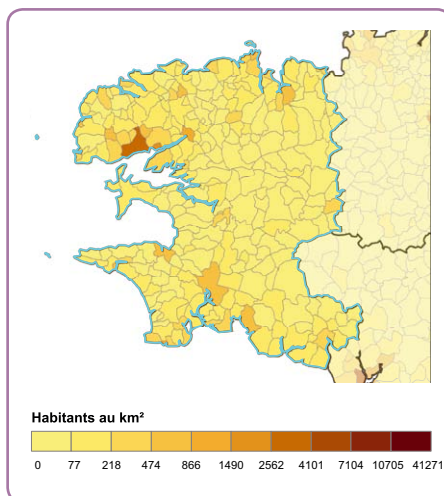


Le Finistère, département de la région Bretagne, compte 890 500 habitants en 2008 (soit une densité d'environ 130 hab./km²). Il est composé d'une grande ville, Brest (142 720 habitants), une ville importante, Quimper (63 960 habitants) et trois villes moyennes, Concarneau (20 280 habitants), Morlaix (16 000 habitants) et Douarnenez (15 840 habitants).

Le territoire départemental compte 7 autorités organisatrices de transport urbain :

- la communauté urbaine Brest Métropole Océane ;
- la communauté d'agglomération de Concarneau Cornouaille (depuis le 1^{er} janvier 2012) ;
- la communauté d'agglomération du Pays de Morlaix (Morlaix communauté) ;
- la communauté d'agglomération de Quimper (Quimper communauté) ;
- la communauté de communes de Quimperlé (COCOPAQ) ;
- la ville de Douarnenez ;
- la ville de Landerneau.

Depuis 1984, le conseil général du Finistère, en tant qu'autorité organisatrice de transport, organise, gère et



Densité de population du Finistère

LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL EN QUELQUES CHIFFRES :

- 48 lignes régulières
- 14 exploitants
- Environ 10 millions de voyages en 2010-2011
- Plus de 22 000 élèves transportés quotidiennement

finance les transports interurbains et scolaires du département.

En 2006, le conseil général s'est associé avec Brest métropole océane, Quimper communauté et Morlaix communauté pour encourager les déplacements en transport collectif. Ainsi une convention d'intermodalité a été signée afin d'établir plus de cohérence entre autorités organisatrices de transport notamment en matière de tarification. Le conseil général a également adopté en janvier 2008 un schéma départemental d'accessibilité précisant ses objectifs en matière de transport.

Cette coopération s'inscrit dans un territoire où les acteurs ont l'habitude de travailler ensemble. En effet, la configuration territoriale départementale, composée de plusieurs villes moyennes, permet à toutes les communes d'avoir leur place contrairement à d'autres territoires où l'agglomération principale masque les autres. Ce contexte explique en partie l'absence de structure porteuse de la coopération, les AOT ayant préféré une convention, moins contraignante.

Il existe par ailleurs une conférence des autorités organisatrices de transport du Finistère, totalement informelle, qui travaille sur les questions de mobilité.

LA CONFÉRENCE DES AOT DU FINISTÈRE

Créée en 2005, cette coopération informelle se réunit une ou deux fois par an pour partager les expériences et engager des actions communes en matière de transport.

La gouvernance

Cette coopération en matière de mobilité s'incarne dans le travail entre techniciens dans un premier temps puis permet d'engager les échanges entre élus. Ces réflexions s'organisent autour de réunions régulières sur de nombreuses thématiques en matière de mobilité.

Les actions en matière de mobilité

La coopération entre AOT du Finistère a permis le développement de nombreuses actions dans le domaine des transports. En effet, elle a permis la mise en place d'une convention tarifaire du réseau départemental. Un ticket Penn-ar-Bed a été développé pour l'ensemble des lignes du réseau départemental au tarif unique de deux euros excepté pour la liaison entre Brest et Quimper (six euros). Ce ticket est valable en correspondance sur le réseau départemental mais aussi sur les principaux réseaux urbains (Brest, Quimper, Morlaix, Quimperlé).

En 2007, la coopération a aussi permis le développement d'un système d'infor-

mation multimodale Viaoo29 piloté par le conseil général du Finistère. Le projet viaoo29 a inspiré la région qui a développé à l'échelle régionale son système d'information multimodale Breizhgo.fr en 2011.

Le financement

Le financement des différents projets est établi selon des clés de répartition respectant la taille des réseaux des différentes autorités organisatrices. Pour le système d'information Viaoo29, le conseil général a financé le projet à hauteur de 50% du budget, le reste étant réparti entre les AOT selon leur taille démographique.



www.viaoo29.fr

QUELS IMPACTS DE LA RÉFORME TERRITORIALE ?

La réforme territoriale laisse présager de nombreuses évolutions du territoire. Cependant aujourd'hui de nombreuses incertitudes demeurent.

Plusieurs nouvelles formes de coopération devraient voir le jour :

→ Un pôle métropolitain Loire Bretagne regroupant Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint-Nazaire. Sa création est prévue courant du premier semestre 2012

→ Un pôle métropolitain comprenant sept intercommunalités soit 400 000 habitants autour de Brest

Par ailleurs, il existait déjà des ententes entre la CU de Brest et la CA de Quimper ainsi qu'entre Brest, Lannion et Morlaix.



La coopération entre AOT du Finistère donne aujourd'hui satisfaction à ses membres et permet le développement de nombreux outils en matière de mobilité. Cependant, les AOT souhaitent augmenter l'offre de transports en commun en développant davantage l'intermodalité.

Le fonctionnement informel ou conventionnel semble satisfaire les AOT qui ne souhaitent pas développer de structure porteuse des projets. Cependant les AOT n'écartent pas cette éventualité dans l'avenir si la situation ne permet plus de coopération non institutionnalisée.

LES COOPÉRATIONS INFORMELLES

des lieux où les habitudes de collaboration entre institutions sont fortement ancrées.

Moins contraignants dans la forme, ces types de coopération n'en sont pas moins efficaces dans le fond. Dans certains cas, une coopération non institutionnalisée permet de préfigurer et d'expérimenter sous une forme plus souple certaines actions et de consolider ainsi le fond avant d'agir sur la forme. Cet aspect est notamment utile lorsqu'un projet coopératif doit être réalisé à court terme, dans des délais inférieurs à ceux exigés par les procédures de création des structures institutionnelles classiques.

Focus sur deux coopérations informelles :

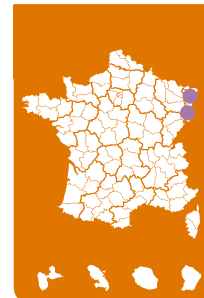
- Le comité de coordination des AOT en Alsace
- Atoumod' en Haute-Normandie

→ Les coopérations informelles

Exemples : Comité de coordination des AOT en Alsace, « Atoumod » en Haute Normandie, « Conférences des exécutifs »...

La coopération en matière de mobilité ne nécessite pas toujours la création de structures institutionnelles formelles. Lorsque les objectifs le permettent, la coopération peut simplement fonctionner sur une entente entre les différents partenaires. A cet égard, de nombreux accords verbaux sont conclus entre les autorités organisatrices lorsque cela ne nécessite pas de coopération plus officielle. Ils engagent les partenaires, sans toutefois leur donner l'impression d'être privés d'une ou plusieurs de leurs prérogatives. Les coopérations informelles ne semblent cependant pas adaptées aux coopérations fondées sur des investissements très importants dans la mesure où aucune structure support n'est créée.

Ce choix implique donc une très bonne entente entre des partenaires qui sont liés par des engagements oraux et leur bonne volonté. Ces formes de coopération sont souvent mises en place en



Le comité de coordination des AOT en Alsace



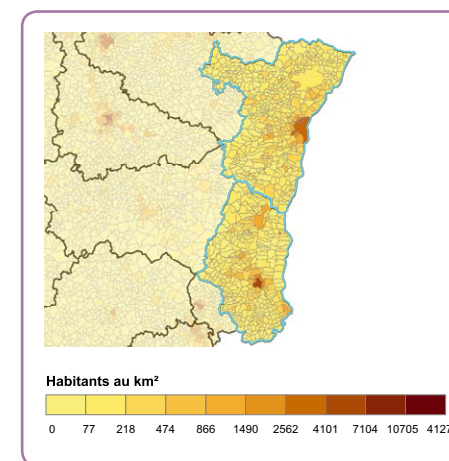
La région Alsace, territoire géographiquement particulier (200 km de long, 40 km de large), compte environ 2 millions d'habitants soit une densité de population moyenne de 400 hab./km² hors massif Vosgien (220 hab./km² sur l'ensemble du territoire). Trois grandes villes maillent ce territoire : Strasbourg (272 120 habitants), Mulhouse (111 860 habitants), et Colmar (66 870 habitants).

Ce territoire compte dix AOT : la région Alsace, le conseil général du Bas-Rhin, le conseil général du Haut-Rhin, la communauté urbaine de Strasbourg, Mulhouse Alsace Agglomération, la communauté d'agglomération de Colmar, le Syndicat de transport de Haguenau et Schweighouse-sur-Moder, la communauté de communes de Sélestat, la communauté de communes des trois frontières et la ville d'Obernai.

L'Alsace se caractérise par une tradition de coopération et une habitude de tra-

vail en commun qui a instauré un excellent dialogue entre tous les acteurs du territoire. Ce fonctionnement a permis la création de nombreuses coopérations et notamment du comité de coordination des AOT.

Avant la loi SRU du 13 décembre 2000, la région Alsace avait déjà émis le souhait de coordonner les AOT entre elles



Densité de population de l'Alsace

sur ce territoire où le volume de déplacements est très important. L'objectif de cette démarche était de mettre en place, à terme, une billettique de type « carte orange ». La région prend donc l'initiative de créer un comité de coordination des AOT sans attendre de dispositions législatives. Il s'agit d'une coopération peu formalisée qui résulte uniquement de l'initiative des collectivités. Ce comité regroupe au départ la région, le conseil général du Bas-Rhin, le conseil général du Haut-Rhin, les agglomérations de Strasbourg et Mulhouse. Les autres villes ont ensuite adhéré au fur et à mesure, jusqu'à la participation des dix AOT du territoire.

Ce comité est une instance d'échanges et de mise en place de projets permettant d'améliorer l'efficacité et la cohérence des transports collectifs des différents réseaux alsaciens.

Ce comité a la même vocation qu'un syndicat mixte de transports SRU, en ce qui concerne les projets multimodaux de tarification, billettique et information. Cependant la forme du syndicat mixte présentait une lourdeur de procédure et laissait craindre à certaines AOT de se voir déposséder de certaines de leurs prérogatives. Le choix d'une forme peu formalisée résulte de ce consensus alsacien : les AOT conservent leurs prérogatives et convergent les unes avec les autres sans que cela ne nécessite une structure bien définie. La coordination des horaires de desserte est, de ce fait, moindre que dans une structure de type syndicat mixte SRU : les AOT procèdent par échange des

horaires et évolutions prévisionnelles, chacune réalisant les adaptations et arbitrages qui lui paraissent pertinents.

La gouvernance du comité

Sans structure formelle, le comité de coordination des AOT fonctionne uniquement par le biais de réunions :

→ Les réunions techniques, fréquentes, regroupent les chargés de mission et responsables transport des AOT qui gèrent l'intermodalité au quotidien. Le dialogue entre techniciens est omniprésent.

→ Les réunions politiques, réunissant les élus en charge du domaine « transport » des différentes collectivités, sont organisées environ une fois par an. Elles permettent de partager et d'échanger sur la mise en route des projets et l'avancée des différentes démarches engagées.

→ La région assure le pilotage et le secrétariat technique, ainsi que l'organisation logistique. En moyenne un équivalent temps plein de chargé de mission y est consacré.

Le processus décisionnel du comité de coordination des AOT est relativement rapide. Les propositions émanent des techniciens puis sont présentées aux élus, soit selon les modalités propres à chaque AOT, soit, lorsqu'il s'agit d'évolutions majeures, lors d'une réunion politique. Les décisions techniques sont très souvent prises dans un délai de deux mois.

Cependant, les actions du comité de coordination des AOT se heurtent quelquefois à d'autres contraintes : intérêts propres de chaque AOT en matière

d'organisation des dessertes, grille tarifaire ferroviaire nationale kilométrique contraignant les évolutions possibles sur la tarification des lignes ferroviaires régionales, coût du déploiement des solutions de billettique, etc.

Le comité de coordination n'est par ailleurs pas directement impliqué dans les projets qui ne concernent pas l'ensemble des AOT (ex : tram-train Mulhouse Vallée de la Thur).

Le budget du comité

Sans structure formelle, les financements sont réalisés au cas par cas selon les projets engagés par le comité de coordination.

Le système d'information multimodale *Vialsace a*, par exemple, été financé par un partenariat public-privé de quatre millions d'euros sur dix ans, partagé entre les dix AOT membres, soit un montant annuel de redevance d'environ 400 000 euros réparti selon des clés de financement tenant compte de la taille démographique des AOT.

Les actions engagées

Le comité de coordination des AOT a permis le développement de plusieurs projets :

→ Une tarification intermodale *AlsaPlus*

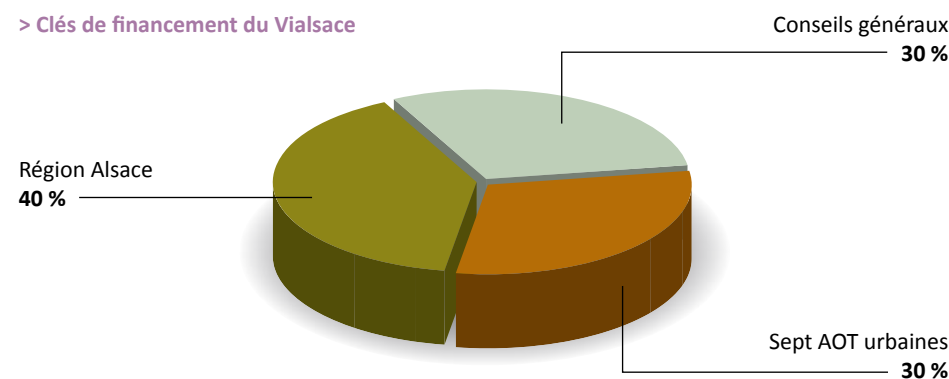
Elle combine les tarifs des lignes ferroviaires régionales avec les tarifs des réseaux de transport des différentes AOT. Elle est déclinée selon plusieurs formules, concernant aussi bien les abonnés que les voyageurs occasionnels : *AlsaPlus job*, *AlsaPlus 24h*, *AlsaPlus groupe journée*,...

Depuis le 1^{er} avril 2010, une gamme tarifaire intégrée zonale couvrant l'ensemble de la région pour les voyageurs occasionnels a été mise en œuvre par le biais d'une convention entre les dix AOT.

→ Un système d'information multimodale *Vialsace*

Le comité de coordination a engagé une démarche de réflexion sur un système d'information multimodale qui a conduit à la création du système *Vial-*

> Clés de financement du *Vialsace*



sace, calculateur d'itinéraire porte à porte intégrant l'ensemble des transports en commun et la possibilité de trajets à vélo. Plutôt qu'une procédure de marché public classique, ce projet a fait l'objet, dans un premier temps, d'une convention signée le 24 janvier 2008 donnant à la région le rôle moteur du projet. Puis cette dernière a signé le 23 avril 2009, au titre de l'ensemble des AOT, un partenariat public-privé avec Cityway pour la réalisation de Vialsace.

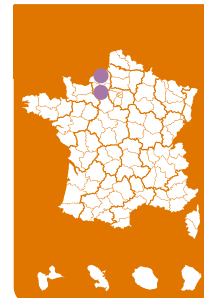


www.vialsace.eu

QUELS OBJECTIFS POUR L'AVENIR ?

Le comité de coordination compte aller plus loin dans les démarches engagées et ses objectifs majeurs sont de :

- Parachever le système d'information Vialsace afin de le rendre le plus complet possible
- Consolider le partenariat tarifaire et faire évoluer autant que de besoin la nouvelle tarification zonale : le découpage est-il adéquat ? la gamme tarifaire est-elle bien connue des voyageurs ?
- Poursuivre, dans la mesure du possible, la coordination sur les dessertes
- Faire évoluer les systèmes de distribution et de billettique, au rythme d'avancement des différentes AOT



Atoumod'



La région Haute-Normandie, qui inclut les deux départements de l'Eure et de la Seine Maritime, compte 1 833 500 habitants en 2010 (soit une densité d'environ 150 hab./km²). La préfecture, Rouen, (114 000 habitants), une grande ville, le Havre (185 000 habitants), et neuf villes moyennes de 20 000 à 60 000 habitants maillent ce territoire.

Ce territoire compte quinze autorités organisatrices de Transport (AOT):

- douze AOTU : la communauté d'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), la communauté de l'agglomération havraise (CODAH), la communauté

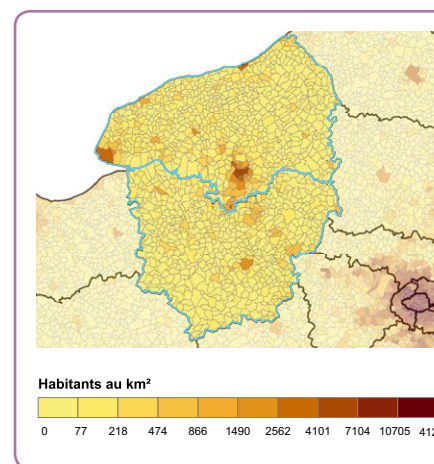
d'agglomération des portes de l'Eure (CAPE), la communauté d'agglomération Seine Eure (CASE), le Grand Evreux Agglomération (GEA), Dieppe Maritime, la ville des Andelys, la ville de Bernay, la ville de Bolbec, la ville de Fécamp, la ville de Pont-Audemer, la ville d'Yvetot ;

- deux AOT interurbaines : le conseil général de Seine Maritime et le conseil général de l'Eure ;
- une AOT régionale, le conseil régional de Haute-Normandie.

En 2005, sous l'impulsion de la région, les AOT de Haute-Normandie ont initié des réflexions en matière de coopération et de développement de l'intermodalité à l'échelle régionale.

Le projet Atoumod' vise à mutualiser des systèmes d'information, de billettique et de tarification au service du voyageur pour développer l'intermodalité autour du fer. Atoumod' permet d'établir une nouvelle organisation de travail et de décision pour les AOT sans que cela n'impacte leur travail sur leurs réseaux. Atoumod' fédère ainsi toutes les AOT du territoire régional.

Afin de formaliser cette coopération, une charte pour le développement de



Densité de population en Haute-Normandie



Le comité de coordination des AOT est donc un outil informel qui satisfait ses membres. Souple et efficace, instaurant un dialogue indispensable entre les collectivités voisines, il permet de mettre en œuvre des projets communs.

Par ailleurs des réflexions sont menées quant à la création d'une AOT unique sur le territoire avec un système de tarification de type « carte orange », bien que cela reste pour le moment prématuré au regard des différences de fonctionnement des AOT.

CHRONOLOGIE

→ 2005

Charte pour le développement de l'intermodalité des transports publics en Haute-Normandie

→ Juin 2006

Initiation du travail sur la billettique intermodale

→ Décembre 2006

Initiation du travail sur la tarification intermodale

→ 2008

Initiation du travail sur l'information multimodale

→ 2009

Protocole de gouvernance collégiale de l'intermodalité en Haute-Normandie

l'intermodalité est signée en 2005, traduisant une préférence pour une coopération conventionnelle au détriment d'une structure plus institutionnelle. Cette charte vise à établir les objectifs des partenaires et les modalités de mise en œuvre des projets communs en matière d'information, de tarification et de billettique.

Particularité du projet Atoumod', ses objectifs correspondent aux compétences obligatoires des syndicats mixtes SRU. Face à ce constat, les AOT ont réfléchi à l'éventualité de créer un syndicat mixte SRU en 2008, mais la plupart d'entre-elles s'y sont opposées craignant une perte de leur autonomie.

En 2009, un protocole de gouvernance est adopté par les membres visant à préciser les modalités de fonctionnement de cette gouvernance collégiale. Les AOT optent pour un fonctionnement avec la désignation de chefs de file pour mener à bien le développement de chacun des projets. Elles espèrent ainsi mobiliser davantage l'ensemble des membres. Les responsabilités sont ainsi partagées :

- la région est chargée de la billettique commune Atoumod' ;
- la création d'un système d'information multimodale est confiée au département de Seine-Maritime ;
- pour la phase expérimentale, la CREA et le conseil général de l'Eure sont responsables de la tarification multimodale.

La gouvernance d'Atoumod'

Plusieurs instances organisent la vie d'Atoumod' :

Le comité de pilotage de l'intermodalité

- instance décisionnelle ;
- composé des élus des quinze AOT (une voix par AOT) ;
- se réunit au moins une fois par semestre. La dernière rencontre s'est tenue en janvier 2012 ;
- le processus décisionnel repose sur le consensus.

Le comité stratégique

- réunit les quinze directeurs généraux des AOT partenaires ;
- valide les propositions stratégiques et présente l'ordre du jour du comité de pilotage de l'intermodalité.

Le comité de coordination

- réunit les directeurs des chefs de file ainsi que la directrice de la coordination ;
- présente les propositions aux directeurs généraux des services.

Par ailleurs, l'équipe permanente d'Atoumod' est composée de deux chefs de projets à la région, un chargé de projet billettique et un chargé de projet intermodalité. Ils travaillent en étroite collaboration avec un chargé de projet tarification à la CREA et un chargé de projet information voyageur au département de Seine-Maritime. Par ailleurs, un rédacteur est en charge du suivi financier et administratif, également à la région.

Afin d'assurer une réelle coordination et une bonne appropriation du projet par l'ensemble des acteurs, une coordinatrice (qui n'est autre que la chargée de projet intermodalité) veille à la gestion globale d'Atoumod', le pilotage et l'animation étant assurés par un directeur de projet régional.

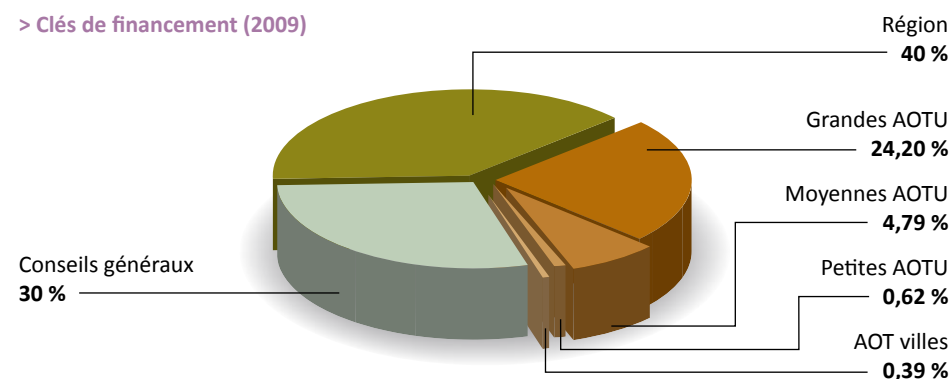
Le financement d'Atoumod'

Le projet Atoumod' bénéficie d'un financement commun pour les frais de fonctionnement relatifs à la totalité des marchés mutualisés de l'intermodalité (hors maintenance, marchés relatifs à l'acquisition du serveur central et du système informatique permettant le raccordement des différents systèmes financés en totalité par la région). Les clés de financement respectent la taille démographique et la capacité d'investissement des AOT.

Cependant, les chefs de file prennent en charge financièrement les coûts d'investissement des études et travaux relatifs au chantier dont ils assurent le pilotage.

Ainsi le département de Seine-Maritime, en charge de l'élaboration du SIM, a investi 760 000 euros pour sa mise en place. La région Haute-Normandie finance quant à elle à hauteur de plus de 8 millions d'euros le projet billettique (y compris les équipements des lignes ferroviaires régionales). Enfin, les études

> Clés de financement (2009)





Les actions en matière de mobilité

Le projet Atoumod' a permis le développement de trois champs d'action :

→ La billettique intermodale

Le projet billettique est développé depuis juin 2006 par la région Haute-Normandie. Aujourd'hui la carte Atoumod' est opérationnelle sur le réseau ferroviaire régional depuis le 1^{er} janvier 2011. A compter du 1^{er} janvier 2013, l'ensemble des réseaux sera équipé.

→ La tarification multimodale

Initié depuis fin 2006, le projet de tarification est aujourd'hui encore en projet. Une étude sur la tarification engagée par la CREA a permis d'élaborer un système de tarification zonale.

→ L'information multimodale

Le département de Seine Maritime a développé le projet d'un système d'information multimodale depuis fin septembre 2008. Ce SIM est en cours de réalisation et sa mise en ligne est prévue au cours du 1^{er} semestre 2012.

Par ailleurs, le conseil général de l'Eure étudie les stratégies à mener quant aux campagnes de communication et à leur timing au regard du déploiement de la carte Atoumod' à l'échelle régionale. Atoumod' avance progressivement sur l'ensemble de ses projets et les membres prévoient d'avoir un service complet d'ici 2013.

sur la mise en place d'une tarification commune ont coûté 170 000 euros à la CREA. Par ailleurs, les recettes liées à l'exploitation complètent le budget d'Atoumod'.

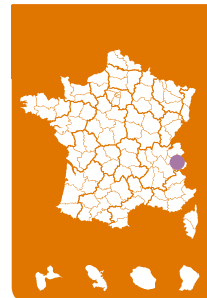
Atoumod' fait par ailleurs l'objet de financements européens grâce au Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) et la région valorise la participation des AOT au projet en apportant une subvention de 20% du coût HT des équipements billettiques qu'elles achètent.



Le projet Atoumod' est donc un projet novateur dont le fonctionnement est, pour le moment, jugé satisfaisant. L'échelle régionale et le fonctionnement par le biais des chefs de file conviennent à ses membres. Les objectifs des partenaires pour l'avenir sont de coordonner davantage les réseaux et de travailler ensemble en vue d'un objectif d'intérêt général.

Cependant, des réflexions quant à une éventuelle structuration plus formelle de la démarche sont en cours bien qu'aucune piste ne soit encore avancée.

LES SYNDICATS MIXTES DE SCOT



Le syndicat mixte de SCoT Métropole Savoie



→ Les syndicats mixtes de SCoT

Exemples : syndicat mixte de SCoT du Biterrois, syndicat mixte de SCoT Métropole Savoie, syndicat mixte de SCoT de la métropole Nantes St Nazaire, syndicat mixte de SCoT de Lille Métropole...

Créés par la loi SRU du 13 décembre 2000, les schémas de cohérence territoriale sont des documents de planification intercommunale. Ils fixent d'une part les axes prioritaires de développement d'un territoire et définissent d'autre part son organisation future dans une perspective de développement durable. Ils remplacent les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Les plans de déplacements urbains (PDU) devant être compatibles avec le SCoT, les orientations du SCoT ont donc des impacts sur les politiques de mobilité des territoires.

Destinés à élaborer les schémas de cohérence territoriale, les syndicats mixtes de SCoT ont également en charge leur suivi et leur révision. En 2007, 62% des SCoT étaient réalisés à l'échelle intercommunautaire. Outil de planification, le syndicat mixte de SCoT

n'a cependant pas vocation à assurer la maîtrise d'ouvrage des projets ou à planifier la mise en application des orientations qu'il préconise.

Cependant, les syndicats mixtes de SCoT ont la possibilité de se saisir des compétences d'un syndicat mixte SRU (articles L 1231-10 à L1231-13 du code des transports) à la condition qu'au moins deux de ses membres soient autorités organisatrices des transports urbains. Ces dispositions offrent un nouveau mode de gestion pour la mobilité à une échelle territoriale plus étendue, en favorisant la coordination des politiques de transport et d'urbanisme.

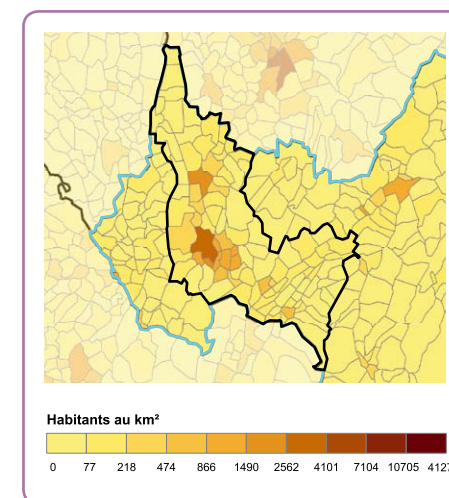
Pour l'heure, cette réflexion n'en est encore qu'à ses balbutiements et aucun syndicat mixte de SCoT n'est à ce jour compétent en matière de transport et de mobilité.

Focus sur deux syndicats mixtes de SCoT :

→ Le syndicat mixte de SCoT de Métropole Savoie

→ Le syndicat mixte de SCoT de Lille Métropole

Le territoire de Métropole Savoie est situé au cœur du sillon alpin entre Annecy et Genève au nord et Grenoble et Valence au sud. Ce territoire s'étend sur 1234 km² et compte environ 234 000 habitants (prévision de 250 000 en 2020) soit près de 50% de la population du département de la Savoie. Les deux communes principales sont Chambéry (56 835 habitants) et Aix-les-Bains (27 100 habitants). Il s'agit d'un territoire à dominante urbaine avec 89% de sa population vivant en zone urbaine, soit une densité moyenne de 200 hab./km².



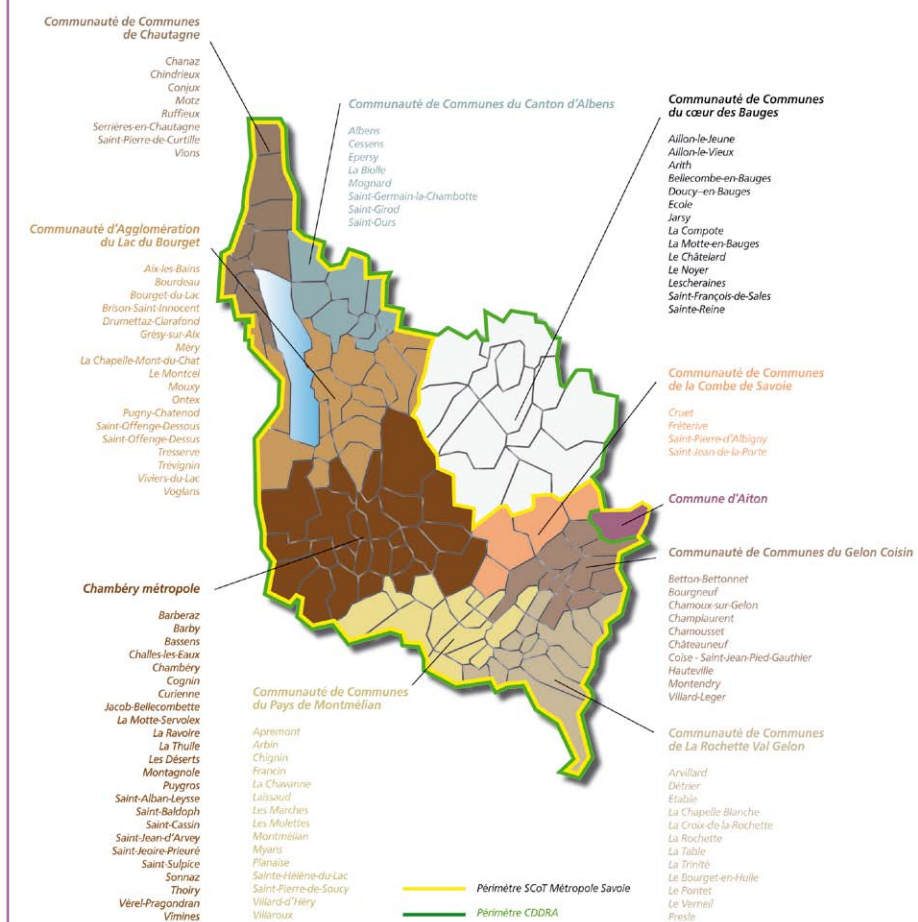
Périmètre de Métropole Savoie de densité de population

Métropole Savoie a été créée en 1996 pour répondre à de nombreux enjeux : périurbanisation, étalement urbain, évolution de l'offre commerciale, croissance de la mobilité, répartition inégale des logements et ponctions sur le foncier agricole. La création de Métropole Savoie répond à la volonté de réfléchir les politiques publiques à l'échelle des bassins de vie. L'objectif général de Métropole Savoie est alors une meilleure gestion de l'urbanisme pour concilier les trois bassins de vie d'Aix-les-Bains, de Chambéry et de Combe de Savoie au sein du schéma

directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), prédécesseur du SCoT.

Le problème majeur du territoire réside dans l'absence d'une politique globale de transport. La question des transports s'inscrit dans un contexte particulier où les deux communautés d'agglomération ne jouissent pas du même niveau de service, gèrent des réseaux déconnectés l'un de l'autre, relevant d'exploitants différents (Veolia et Keolis en 2011) ce qui met à mal la cohérence d'ensemble de l'offre. En 2004, une commission « Transports et Déplace-

> Périmètres de Métropole Savoie (SCoT et CDDRA)



ments » est créée pour évaluer les lacunes des transports et établir des priorités dans les actions à entreprendre. Pour cela toutes les AOT et les exploitants du territoire ont été auditionnés entre septembre 2004 et avril 2005. Les résultats sont tranchés : les transports en commun manquent de coordination et de ressources financières rendant le réseau illisible et peu attractif. Des orientations sont alors proposées : réaliser une enquête ménages déplacements (EMD) pour évaluer les besoins, améliorer la coopération entre AOT, et améliorer l'offre en transports collectifs grâce à l'information, la billettique, la tarification et l'accessibilité.

Métropole Savoie s'intéresse tout particulièrement à la question des transports. L'anticipation des enjeux de développement durable (extension urbaine, pollution, congestion,...) a largement influencé sa création. Le SCoT de Métropole Savoie prévoit la multiplication entre 2,5 et 3 de l'offre de transports collectifs d'ici 2020 pour répondre aux enjeux environnementaux. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Chambéry Métropole et le Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes (CDDRA) sont réalisés dans cet objectif.

Le périmètre d'action du syndicat mixte Métropole Savoie varie légèrement selon que l'on prend comme base le SCoT ou le CDDRA : le périmètre de SCoT compte huit intercommunalités soit 102 communes alors que le périmètre du CDDRA compte 116 communes.

Le syndicat mixte Métropole Savoie est un lieu de réflexion, d'échanges, de débat politique et de développement de projets communs en matière d'urbanisme, de transport et de développement durable. En 2005, il devient le support du SCoT, anciennement SDAU. En matière de transport, les réflexions dépassent les strictes limites du SCoT car elles s'étendent à l'Avant-Pays Savoyard et au canton du Châtelard dans les Bauges.

Les objectifs de Métropole Savoie se déclinent en cinq axes majeurs :

- répondre aux besoins en logement avec l'enjeu de gestion économique de l'espace ;
- renforcer la cohésion sociale et territoriale ;
- organiser un développement économique cohérent ;
- rééquilibrer les modes de déplacements ;
- préserver et valoriser l'environnement.

Ces objectifs sont déclinés à la fois dans le SCoT et dans le CDDRA mais également dans le cadre d'aide à l'ingénierie proposée par Métropole Savoie aux collectivités membres. Ses compétences sont donc l'élaboration et le suivi de la mise-en-œuvre du SCoT, la gestion de l'animation de procédures contractuelles régionales ainsi qu'un rôle d'assistance et d'accompagnement technique des communes et EPCI (suivi des PLU, accompagnement d'études préalables, aide au montage de projets).

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCoT)

Document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire qui vise à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé, le SCoT de Métropole Savoie est adopté par le comité syndical le 21 juin 2005.

Il s'agit de l'outil le plus important pour traduire les décisions prises pour le territoire. A noter que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec le SCoT.

La gouvernance

Le comité syndical

- instance décisionnelle du syndicat mixte de SCoT ;
- composé de 162 délégués titulaires ;
- un président, aujourd'hui Thierry REPENTIN.

Le Bureau

- composé de 24 membres selon la répartition suivante : 8 membres pour le secteur nord, 8 pour le secteur centre et 8 pour le secteur sud.

LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE RHÔNE-ALPES (CDDRA)

- Elaboré en 2009 à la suite du CDRA de 2006 ;
- Contrat signé pour six ans avec la région pour définir les financements régionaux ;
- Fondé sur une charte de développement durable ;
- Il s'agit du 3^e contrat porté par le territoire avec la région ;
- Composé d'un comité de pilotage, d'un conseil local de développement et d'une équipe d'animation.

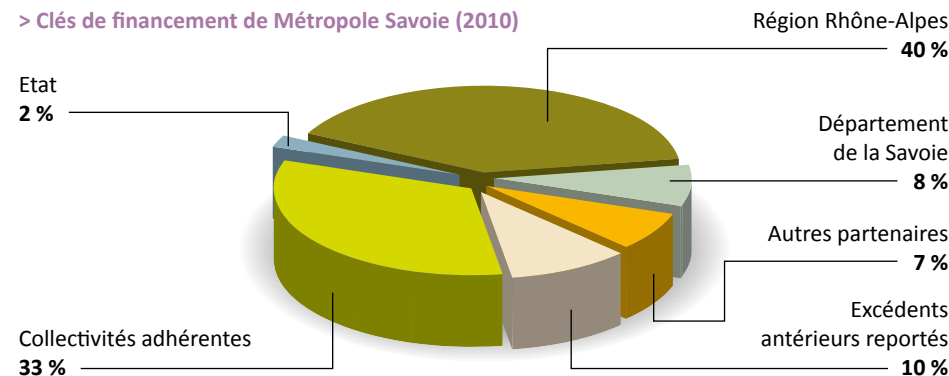
L'équipe permanente

- composée de sept agents : une directrice et animatrice du CDDRA, quatre chargés de mission « urbanisme », deux chargés de mission « procédures contractuelles », une assistance administrative et financière (deux nouveaux postes seront créés en 2012).

Le budget

Le mode de financement du syndicat mixte Métropole Savoie s'appuie d'une part sur la cotisation de ses membres qui diffère selon qu'elle finance le SCoT (0,82€/hab.) ou le CDDRA (0,88€/hab.). Elle représentait 33% des ressources en 2010. Par ailleurs, il bénéficie de nombreuses subventions : la région Rhône Alpes (40%), le département de la Savoie (8%), des part-

> Clés de financement de Métropole Savoie (2010)



naires (7%) et l'Etat (2%). Au total, le budget du syndicat mixte s'élève à environ 1 million d'euros (1 175 000 euros en 2010). La structure est pérenne financièrement.

Les dépenses sont principalement des dépenses de fonctionnement (études (33%), personnel (44%) et prestations de services).

Les actions en matière de mobilité

Le champ de compétence du syndicat mixte est assez large et couvre de nombreux domaines dont les transports. En effet, Métropole Savoie a été désigné maître d'ouvrage de l'enquête déplacements en 2007 et s'est vu confier l'élaboration d'un modèle multimodal de déplacements qui sera mis en service en 2012.

Par ailleurs, Métropole Savoie incite le développement d'études en matière de déplacements et mobilise les différents partenaires sur plusieurs thématiques : → l'amélioration de l'offre de bus (couloirs, parcs relais,...) ;

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

→ 8 partenaires : Métropole Savoie, Chambéry Métropole, la communauté d'agglomération du Lac du Bourget, le syndicat mixte de l'avant pays savoyard, le département, la région, l'Etat et la CCI.

→ Il s'agit d'élaborer un outil commun pour réaliser un modèle multimodal de déplacement.

→ Cette enquête fait l'objet d'une convention en 2010 pour définir le mode de financement.

→ Création d'un comité de pilotage et d'un comité technique pour valider l'étude.

Cette enquête a permis par la suite la réalisation d'une étude de développement coordonné de transport en commun entre 2009 et 2010.

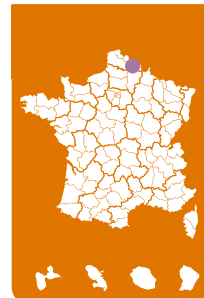
- la politique de stationnement (baisser le nombre de places gratuites, améliorer la rotation rapide) ;
- le développement de l'offre de transport alternatifs (marche, deux roues, covoiturage,...) ;
- la relance de l'offre ferroviaire (rattrapement, accessibilité, nouvelles gares,...) ;
- le développement de l'intermodalité.



Le syndicat mixte de SCoT Métropole Savoie est donc fortement investi autour des questions de mobilité et de déplacements et mène des réflexions à de nouvelles échelles plus proches de celles des bassins de vie.

Cependant, il ne dispose pas de compétences suffisantes en matière de transport pour devenir un acteur fondamental. Son président souhaite élargir la possibilité de se saisir des compétences transport pour un syndicat mixte de SCoT.

Des réflexions autour de la création d'un pôle métropolitain ont été engagées sur le territoire. Elles ne devraient cependant pas avoir de répercussions significatives sur la pérennité du syndicat mixte.



Le syndicat mixte de SCoT de Lille Métropole



La région Nord-Pas-de-Calais, composée des deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, comptait 4 050 000 habitants en 2009 (soit une densité d'environ 325 hab./km²). La préfecture, Lille Métropole (1 164 000 habitants) et quatre grandes aires urbaines, Douai-Lens (546 300 habitants), Valenciennes Métropole (400 000 habitants), Béthune (269 000 habitants) et Dunkerque Grand Littoral (266 000 habitants) maillent ce territoire.

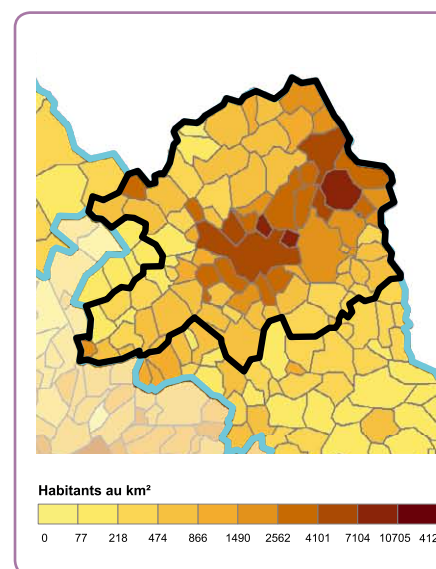
Le territoire régional compte 14 autorités organisatrices de transport :

→ six AOTU du département du Nord : Lille Métropole communauté urbaine (LMCU), la communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, le syndicat mixte du Val de Sambre, la communauté d'agglomération de Cambrai, le SITURV (syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes), le syndicat mixte de transport du Douaisis ;

→ cinq AOTU du département du Pas-de-Calais : le syndicat mixte de transport en Commun (Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Artois, Noeux et environs), la communauté urbaine d'Arras, le syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération du Calaisis (SITAC), la communauté d'agglomération du Boulonnais, la communauté d'agglomération de Saint Omer ;

→ deux AOT départementales : le conseil général du Nord et le conseil général du Pas-de-Calais ;

→ une AOT régionale : le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.



PTU et densité de population

Il existait jusqu'en 2009 un syndicat mixte de Transport chargé de la gestion des transports en commun de l'agglomération lilloise qui a été dissout suite au désengagement du département du Nord.

Un territoire marqué par de nombreuses coopérations

De nombreuses coopérations coexistent sur le territoire Lillois en matière de transport et de mobilité.

Le syndicat mixte du SCoT de Lille Métropole

Le syndicat mixte du SCoT de Lille Métropole est chargé de l'élaboration, de l'approbation, du suivi, de la modification et de la révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT). Il est constitué de six intercommunalités (Lille Métropole communauté urbaine, la communauté de communes du Carembault, la communauté de communes de la Haute-Deûle, la communauté de communes du Pays de Pévèle, la communauté de communes du Sud Pévélois, la communauté de communes de Weppes) et de la commune de Pont-à-Marcq.

Son périmètre couvre 124 communes et est plus important que celui de la communauté urbaine. Cependant, il compte seulement 10% de population supplémentaire (1,2 millions habitants).

L'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a été désignée par le syndicat mixte comme outil tech-

nique pour le fonctionnement du syndicat et pilote les travaux d'élaboration du SCoT.

Organe délibérant du syndicat mixte du SCoT, le comité syndical réunit les représentants des collectivités au moins trois fois par an et prend ses décisions par vote à la majorité. Il compte 57 membres dont 41 sièges pour Lille Métropole communauté urbaine. Cette dernière est ainsi très présente dans la préparation du SCoT.

Les actions du syndicat mixte de SCoT de Lille sont directement inspirées des travaux menés sur le PDU. En effet, le SCoT devra aller au-delà du PDU sur certains sujets comme celui des infrastructures routières par exemple. De plus, un des objectifs du syndicat mixte est d'intégrer les communes extérieures de Lille Métropole.

L'aire métropolitaine de Lille

Depuis quelques années, les réflexions portent sur l'identification de l'échelle la plus pertinente pour l'organisation des transports et de la mobilité. L'aire métropolitaine de Lille semble répondre à cet enjeu. Englobant le bassin minier, elle compte trois millions d'habitants avec de nombreuses agglomérations importantes dont Lille, Valenciennes, Douai, Lens ou encore Béthune. En effet, l'enquête déplacements de 2006 a mis en évidence une rupture dans la croissance de la mobilité au sein de la communauté urbaine alors que les flux d'échanges avec les territoires voisins

continuaient de croître assez fortement. Ce périmètre paraît donc aujourd'hui pertinent pour aborder les questions de déplacements. Cependant il n'existe aujourd'hui aucune structure de coopération permettant de se saisir de ces réflexions. Les actions s'articulent donc autour de partenariats plus ou moins informels sur différentes thématiques comme la logistique, le transport de marchandises ou encore le covoiturage. Par ailleurs, l'Etat a initié un travail important sur la création d'une DTADD (Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable) à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.

Le SMIRT et l'échelle régionale

La région constitue par ailleurs une autre échelle importante de réflexion en matière de déplacements. Le 17 décembre 2010, le syndicat mixte intermodal régional de transport (SMIRT) a été créé. Ce premier syndicat mixte SRU à échelle régionale a été mis en place par les 14 AOT du territoire à l'initiative de la région. Il traite essentiellement des questions de billettique et d'intégration tarifaire (carte Pass Pass).

Les coopérations transfrontalières

La coopération lilloise ne s'arrête pas aux frontières administratives régionales, puisque de nombreuses coopérations transfrontalières existent avec la Belgique.

Ces coopérations se font par le biais d'une structure binationale créée à cet

effet : l'Eurométropole. Premier groupement européen de coopération territoriale, cette métropole d'envergure européenne rassemble 14 institutions françaises et belges dans l'objectif d'effacer les frontières en développant des projets d'intérêt commun sur de nombreuses thématiques dont les transports. Cette structure a permis la réalisation d'une étude sur la mobilité au sein du territoire et lance aujourd'hui une étude spécifique sur le potentiel de développement du train transfrontalier.



Dans le passé, Lille a initié de nombreuses coopérations en matière de transport et de mobilité. L'objectif, dans l'avenir, sera de réfléchir aux échelles les plus pertinentes de façon à améliorer l'articulation entre les transports et d'autres domaines tels que l'urbanisme, l'habitat ou encore le développement économique et ceci au-delà de la seule communauté urbaine.

Les INTER-SCOT

→ Les Inter-SCoT

Exemples : Inter-SCoT Nantes St Nazaire, Inter-SCoT Maine-et-Loire, Inter-SCoT Bas-Rhin, Inter-SCoT Aire Métropolitaine Lyonnaise, Inter-SCoT Gironde, Inter-SCoT Aire Métropolitaine de Toulouse...

Les Inter-SCoT sont des démarches interterritoriales qui visent à la coordination de plusieurs SCoT voisins. Elles répondent aux nouvelles volontés de coopération des collectivités et permettent de mettre en évidence les enjeux prioritaires d'une politique commune.

L'Inter-SCoT n'est donc pas un nouveau cadre institutionnel, mais un véritable dispositif contribuant à favoriser la coopération et la mise en réseau des territoires. Les démarches Inter-SCoT, malgré les différences que l'on peut relever quant à leur fonctionnement, sont pour la plupart totalement informelles.

Les Inter-SCoT permettent un travail sur des thématiques variées allant de la mobilité au développement économique en passant par les questions foncières ou encore les problématiques de développement durable. Le champ de réflexion ouvert par la mise en place des Inter-SCoT n'est généralement pas

limité, ce qui les rend particulièrement adaptés aux enjeux de structuration métropolitaine.

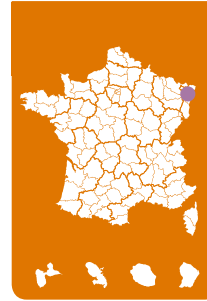
Les Inter-SCoT sont d'abord un outil de coopération à destination des techniciens travaillant dans les divers SCoT. Ils leur permettent de rendre leurs projets et démarches plus cohérents à des échelles plus importantes, notamment par le biais d'une mutualisation de leurs moyens et de leurs ressources pour la réalisation de projets communs.

Souples et adaptées, les démarches Inter-SCoT permettent ainsi de développer de nouvelles échelles de réflexion et renvoient à des formes de gouvernance inhabituelles. En 2009, seize démarches Inter-SCoT, dont quatre en projet, étaient recensées en France.

Focus sur deux Inter-SCoT :

→ L'Inter-SCoT du Bas-Rhin

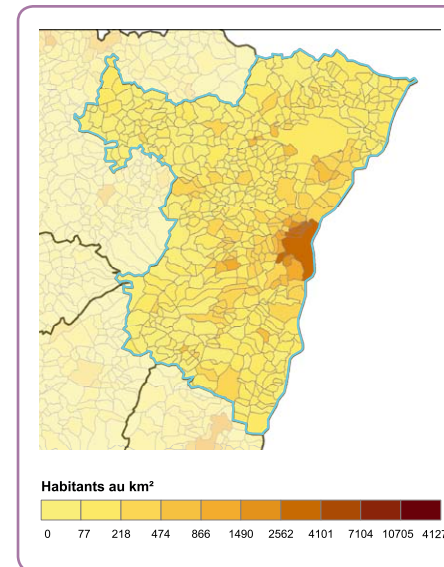
→ L'Inter-SCoT de Gironde



L'Inter-SCoT Bas-Rhin



Situé en région Alsace, le département du Bas-Rhin comptait 1 091 000 habitants en 2008 soit une densité d'environ 230 hab./km². Il est composé d'une très grande ville, Strasbourg (272 120 habitants), deux villes importantes de la communauté urbaine de Strasbourg, Schiltigheim (31 730 habitants) et Illkirch-Graffenstaden (26 830 hab.) ainsi que de nombreuses villes moyennes, telles Haguenau, Saverne, Molsheim, Obernai ou encore Sélestat.

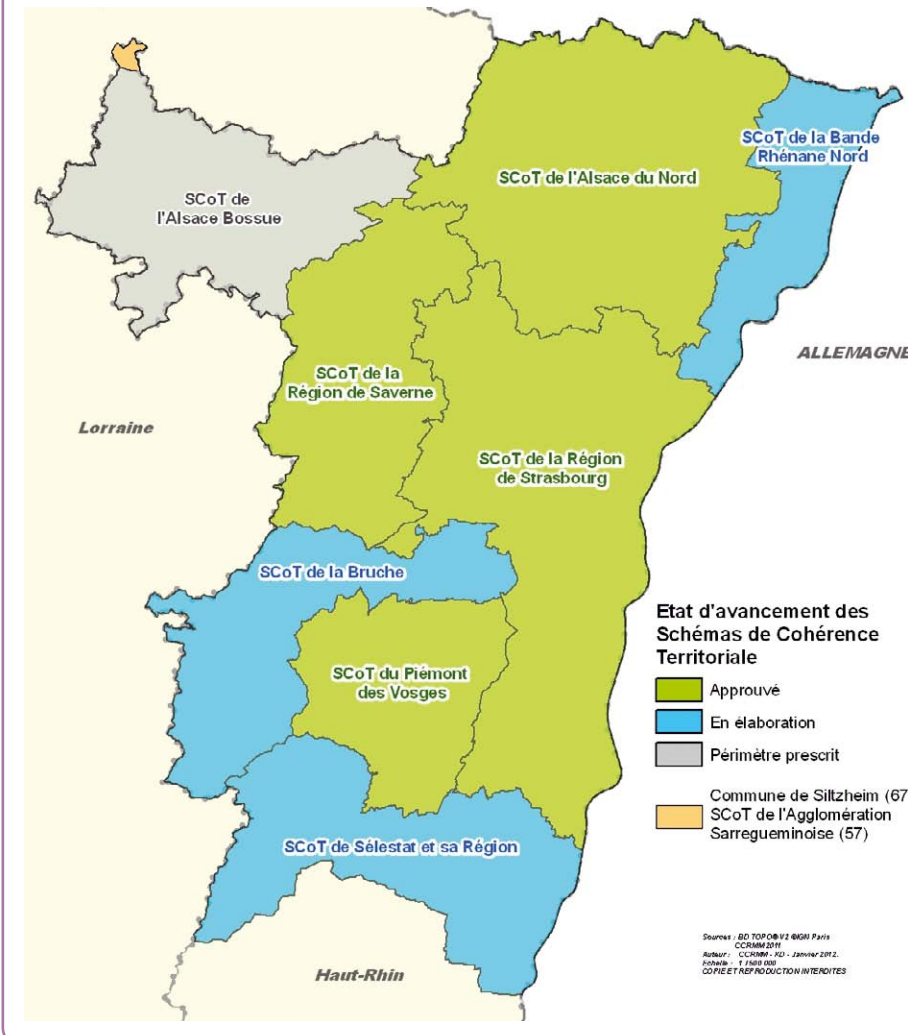


Densité de population du Bas-Rhin

L'Inter-SCoT du Bas-Rhin regroupe sept SCoT du département du Bas-Rhin, soit 970 000 habitants, dont celui de Strasbourg (570 000 habitants). Le 6 décembre 2005, la démarche Inter-SCoT est lancée par les directeurs des sept SCoT du Bas-Rhin qui créent une plateforme d'entraide technique Inter-SCoT ayant pour objectif de rechercher des cohérences territoriales sur de très grands espaces. Il s'agit d'un travail partenarial interdépartemental non formalisé qui fonctionne sur le volontarisme des acteurs. Progressivement, l'Inter-SCoT devient un lieu d'échanges, de réflexions et de mobilisation des acteurs locaux pour les techniciens mais aussi pour les élus. Cet Inter-SCoT permet notamment la mise en place de SCoT plus cohérents les uns avec les autres et donne une vision élargie et plus pertinente du territoire dans son ensemble.

Un huitième SCoT (Alsace Bossue) devrait voir le jour très prochainement permettant alors de couvrir l'ensemble du territoire départemental. Enfin, il est important de remarquer que ni l'Etat, ni le conseil général, ni la région ne font partie de l'Inter-SCoT du Bas-Rhin. C'est

> Les SCoT dans le Bas-Rhin



un choix de la part des acteurs de l'Inter-SCoT lesquels souhaitent conserver une démarche informelle.

Les objectifs de l'Inter-SCoT du Bas-Rhin sont d'une part de valoriser les réflexions à l'échelle de l'ensemble des SCoT et d'autre part de favoriser la mutualisation des indicateurs de suivi. Pour cela, l'Inter-SCoT travaille selon trois axes bien définis validés par les Présidents de SCoT :

- la production en régie avec des réunions de travail ;
- un travail sur les indicateurs de suivi en partenariat avec l'agence d'urbanisme de Strasbourg ;
- la réalisation de veilles (notamment juridiques).

La gouvernance de l'Inter-SCoT

L'Inter-SCoT du Bas-Rhin est une coopération informelle qui s'organise autour de réunions de travail :

→ **Techniques**
Réunions mensuelles d'échanges sur les pratiques et de mutualisation des informations entre directeurs de SCoT et productions d'analyses, réflexions.

→ **Politiques**
Rencontre des sept présidents de SCoT, deux fois par an, pour suivre la progression des travaux engagés. Elles permettent de faire le bilan de l'état d'avancement des SCoT et de débattre sur les enjeux fondamentaux du territoire (transports, habitat, économie,...) autour de thématiques partagées. Depuis

2011, les présidents du conseil général et du conseil régional sont associés aux réunions des présidents, lorsque les thèmes abordés les concernent.

L'Inter-SCoT Bas-Rhin fonctionne au rythme des réunions techniques et politiques. N'ayant pas de structure propre, il n'y a pas d'équipe permanente dédiée à l'Inter-SCoT. Les équipes des différents SCoT intègrent l'Inter-SCoT dans leur temps de travail quotidien.

En ce qui concerne le processus décisionnel, tant au sein des réunions techniques que politiques, les décisions sont prises à l'unanimité.

L'évolution de cette démarche Inter-SCoT pourrait notamment se traduire par l'ouverture des réflexions sur certaines thématiques aux personnes publiques associées.

INTER-SCOT HAUT-RHIN

Une démarche Inter-SCoT a également été mise en place en 2009 dans le Haut-Rhin coordonnant huit SCoT. Lieu d'échanges et de réflexion, il se réunit moins fréquemment que celui du Bas-Rhin avec la tenue de réunions techniques, « Entre-SCoT » et politiques, « Inter-SCoT ». Le conseil général du Haut-Rhin est largement impliqué dans cette démarche animée par l'Adauhr (Agence départementale d'aménagement et d'urbanisme du Haut-Rhin).

Le budget de l'Inter-SCoT

En raison de l'absence de structure, l'Inter-SCoT ne bénéficie pas de budget. Les différents syndicats mixtes participent au travail sur les indicateurs réalisés avec l'agence d'urbanisme à hauteur de 2 000 euros par an. Satisfaisante jusqu'à aujourd'hui, cette situation ne permet cependant pas d'envisager l'entreprise de projets plus ambitieux.

Les actions de l'Inter-SCoT

Le champ d'action de l'Inter-SCoT est assez vaste et couvre tous les domaines de l'urbanisme (transport, économie, habitat,...). Il a permis de mener des réflexions poussées sur de nombreuses thématiques :

- l'urbanisme commercial ;
- l'articulation SCoT-Pays ;
- l'élaboration d'indicateurs de suivi mutualisés ;
- l'habitat ;
- les orientations des politiques publiques ;
- le grenelle de l'environnement et ses impacts ;
- l'articulation urbanisme-transport par le biais notamment de création de contrats d'axes.

Cette coopération s'illustre par ailleurs par la signature d'avis communs sur des projets tels que la révision du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux usées (SDAGE).

En ce qui concerne le domaine des transports, l'Inter-SCoT travaille en

partenariat avec les services transport des différentes AOT du territoire sur le projet de création d'un contrat d'axe. Cependant, de nombreuses questions se posent quant au pilotage de ce contrat d'axe dans la mesure où sans structure, l'Inter-SCoT ne peut porter le projet. Par ailleurs, une réelle volonté d'améliorer le réseau de transports en commun se dégage face aux nombreux problèmes recensés (trop de ruptures de charge, réseaux non coordonnés,...).

QUELS IMPACTS DE LA RÉFORME TERRITORIALE ?

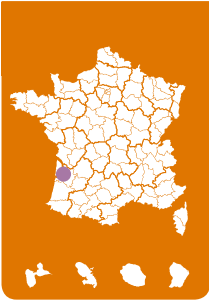
Les périmètres des SCoT seront très probablement modifiés par l'achèvement de la carte intercommunale. Cependant, cela ne devrait pas menacer l'existence de l'Inter-SCoT qui regroupe déjà l'ensemble des SCoT du territoire.

Par ailleurs, la création du pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse n'impactera pas l'Inter-SCoT du Bas-Rhin dont le fonctionnement n'est pas en lien avec le pôle métropolitain.



L'Inter-SCoT du Bas-Rhin satisfait ses membres car il permet aux acteurs des SCoT de travailler ensemble dans une perspective de moyen-long terme. Reconnu comme un acteur important du territoire, il apporte une véritable plus-value en matière de construction territoriale commune.

Cependant, il semble important à l'avenir d'envisager l'ouverture de cet Inter-SCoT à d'autres acteurs du territoire et de partager le contenu des discussions avec davantage d'interlocuteurs.

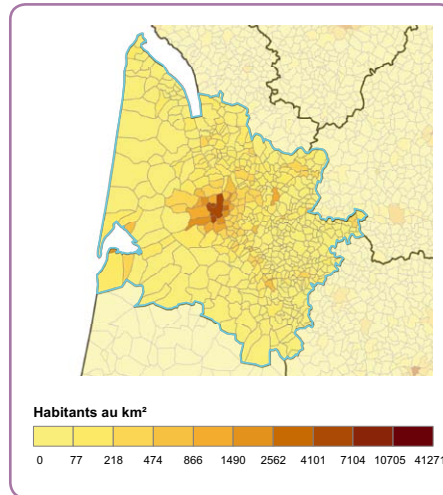


L'Inter SCoT de Gironde



Département de France Métropolitaine le plus étendu (environ 10 000 km²), la Gironde comptait 1 421 000 habitants en 2008, soit une densité d'environ 150 hab./km². Composée d'une grande ville, Bordeaux (235 900 hab.), et de 12 villes moyennes dont Mérignac (66 100 hab.), Pessac (57 630 hab.) et Talence (40 600 hab.), il s'agit d'un département à majorité urbaine.

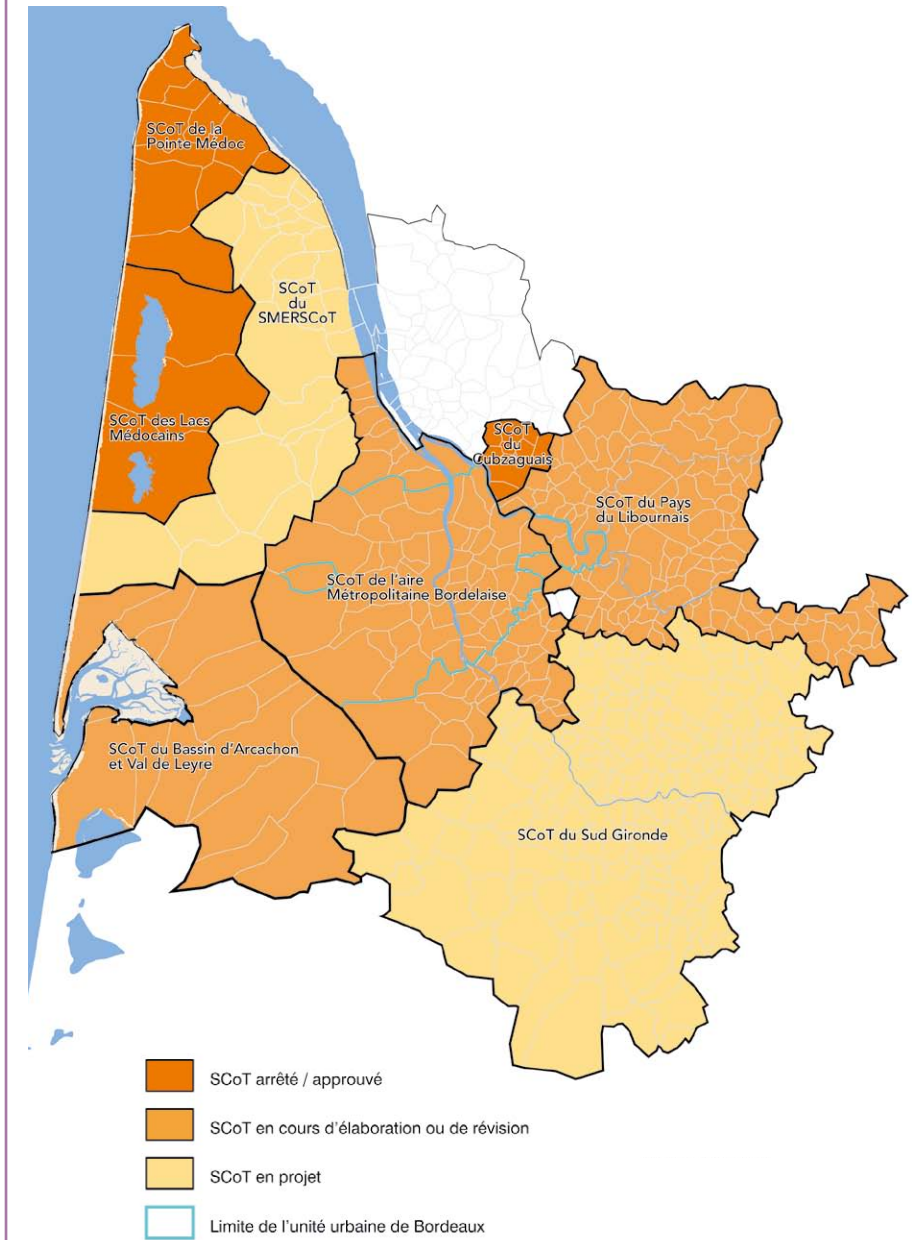
Le département est couvert par sept schémas de cohérence territoriale (SCoT) qui donnent les grandes orientations en matière d'habitat, de déplacements ou encore d'économie. Ces SCoT, malgré des niveaux d'avancement différents, permettent de mettre en évidence les actions à mener sur l'ensemble du territoire à travers des réflexions conjointes sur l'avenir de la Gironde. A noter que le département n'est pas totalement couvert par des SCoT et que celui de l'agglomération Bordelaise ne couvre pas la totalité de l'aire urbaine. La réflexion sur une démarche Inter-SCoT a été initiée en 2008 dans le but de coordonner les actions des différents acteurs du territoire à l'échelle de la Gironde.



Densité de population de la Gironde

Le département Girondin n'est pas historiquement marqué par la coopération entre territoires. En effet, de nombreuses tentatives ont déjà échoué par le passé. Le contexte actuel a cependant joué en faveur de la création d'une démarche de coopération. L'annonce de Vincent Feltesse, Président de la communauté urbaine de Bordeaux, sur les enjeux de l'agglomération millionnaire d'ici 2025 a mis en évidence l'attractivité du territoire nécessitant une coopération approfondie des acteurs pour plus de cohérence territoriale. En effet, les niveaux d'accueil potentiels

> Les SCoT en Gironde



a'urba.
agence d'urbanisme
intercommunale bordelaise
source : fonds topographiques en provenance de la bd-carto98 © - IGN ©
traitement a'urba octobre 2011

des différents territoires ont été surévalués obligeant plus de concertation entre acteurs afin de limiter l'étalement urbain et créer ainsi une armature urbaine cohérente et attractive en particulier dans les bourgs et villages.

Le conseil général a donc interpellé l'Etat et la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) sur ces sujets afin de répondre rapidement aux besoins du territoire et de réfléchir à une Gironde multipolaire. Les trois partenaires ont lancé de nombreuses études pour identifier la structure la plus adaptée à ces objectifs. Elles ont débouché sur l'annonce en décembre 2010 de la création de l'Inter-SCoT Girondin.

C'est donc la nécessité technique qui a conduit à l'élaboration d'un Inter-SCoT. Les présidents des trois partenaires, des SCoT et des Pays ont entériné à l'unanimité la mise en place de cette démarche.

L'Inter-SCoT est aujourd'hui porté par le conseil général de Gironde en partenariat avec la Direction départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), représentant l'Etat, et la communauté urbaine de Bordeaux. Il s'agit d'une coopération départementale sur différentes thématiques dont celles des transports et des déplacements.

Outre ces trois partenaires, l'Inter-SCoT associe d'autres acteurs tels que les syndicats mixtes de SCoT, les EPCI majeurs (CU et CA), le parc naturel Landes de Gascogne, le conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) ou encore le groupement d'intérêt public Littoral.

La politique du département en matière de déplacement

Le conseil général de Gironde s'intéresse tout particulièrement à la problématique des déplacements notamment par le biais de la réalisation d'un livre blanc transports/urbanisme qui propose une réflexion sur les déplacements en lien avec l'armature urbaine.

Il prend la forme d'une plateforme informelle de travail. Son premier projet est d'établir une charte d'objectifs afin de préciser le champ d'action de l'Inter-SCoT. Sans que son contenu soit encore entièrement défini, cette charte comprendra obligatoirement :

- la question des déplacements et en particulier de la mobilité en zone rurale ;
- les projets d'accueil des futurs girondins en lien avec l'objectif d'une agglomération millionnaire d'ici 2025 ;
- les enjeux économiques et environnementaux.

Par ailleurs, cet Inter-SCoT vise une meilleure cohérence entre les SCoT sur les enjeux inter et supra territoriaux de sorte à agir sur les documents de planification tels que les PLU et PDU du territoire. Ainsi, l'amélioration des interfaces entre les différentes thématiques permettra une meilleure cohérence des actions sur le périmètre départemental.

Quelles relations entre SCoT et Inter-SCoT ?

Il est important de comprendre que la démarche Inter-SCoT n'a pas vocation à devenir un supra-SCoT ou un super-SCoT qui remplacerait les SCoT existants sur le département Girondin.

En effet, il s'agit d'une démarche complémentaire qui n'enlève aucune légitimité aux SCoT et qui n'interfère pas dans les décisions et actions des différents SCoT.

La charte d'objectifs n'étant pour le moment pas finalisée, il semble aujourd'hui impossible de parvenir à une structuration de l'Inter-SCoT, même si à terme il sera probablement nécessaire de faire porter la démarche par une structure formelle. Sans cela, et compte-tenu de l'histoire du territoire, la coopération reste fragile car reposant uniquement sur le volontarisme des partenaires.

La gouvernance de l'Inter-SCoT Girondin

L'Inter-SCoT est géré par un comité de liaison depuis le 27 juin 2011. Il s'agit d'un comité des élus signataires de la « charte d'engagement » qui décide des orientations de l'Inter-SCoT. Il se réunit au conseil général, sous la présidence de Gilles Savary. Ce comité s'est réuni pour la première fois en décembre 2010 pour valider les contours

de l'Inter-SCoT, puis le 27 juin 2011 pour la création de cet Inter-SCoT. Il est composé des présidents de SCoT, de la CUB, des pays et des communautés de communes adhérentes.

Les décisions sont prises collégalement au sein de ce comité de liaison lors des assemblées plénières.

Par ailleurs, une importante équipe technique est chargée du projet Inter-SCoT. Elle est composée de six chargés d'études du conseil général encadrés par un Directeur de service et une Directrice Générale Adjointe, tous dédiés à l'Inter-SCoT, de deux chargés d'études à la DDTM et à la CUB. Enfin, les partenaires ont souhaité confier une partie du travail à l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux qui assure l'assistance à maîtrise d'ouvrage et joue un rôle d'accompagnement technique. A noter que cette agence a en charge l'élaboration de trois des sept SCoT du territoire et qu'elle accompagne les quatre autres dans leurs démarches. Tous ces acteurs techniques travaillent ensemble sur l'avenir de l'Inter-SCoT.

Le budget de l'Inter-SCoT

En matière de financement, le conseil général finance la majeure partie du projet, aidé par la DDTM. Ce mode de fonctionnement convient bien aux partenaires jusqu'à aujourd'hui.

Les actions de l'Inter-SCoT

L'Inter-SCoT est une démarche de partage et de réflexion complémentaire aux SCoT et permet une vision à une échelle plus large, mais il ne dispose d'aucune compétence opérationnelle. Pourtant, cet Inter-SCoT facilitera les interactions entre acteurs sur différents thèmes, parmi lesquels celui des transports. Par exemple, les problématiques suivantes pourront être abordées à cette échelle :

- la trame et la connexion des réseaux de transport (performance, temps, distance, sécurité) ;
- la desserte de l'agglomération (rapide et efficace) ;
- le problème du déplacement en zone rurale (isolement, captifs, ségrégation).

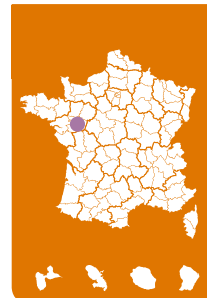
La coordination entre acteurs du territoire se traduit par des outils de gouvernance favorisés par l'Inter-SCoT Girondin. Il s'agit par exemple de s'appuyer sur des outils de gouvernance existants tels que l'association Movable dans les transports et la mobilité. L'objectif de l'Inter-SCoT est de mettre en évidence les démarches importantes pour le territoire et non pas de les remplacer. En revanche, elle permettra d'identifier les lacunes en matière de coopération et de créer de nouveaux outils mieux adaptés sans créer de doublons avec les structures existantes.



L'Inter-SCoT Girondin est donc une démarche encore très récente qui satisfait ses membres, malgré l'absence de structure formelle. En effet, le niveau d'adhésion est très élevé alors que la démarche n'est lancée que depuis quelques mois. Cette dernière paraît aujourd'hui bien engagée et adoptée par les acteurs du territoire.

L'adoption prochaine d'une «charte d'engagement» permettra à tous les acteurs de valider cette démarche et de s'inscrire dans une vision commune du développement du territoire girondin.

LES SOCIÉTÉS PUBLIQUES LOCALES (SPL)



La société publique locale de Saumur

SAUMUR
agglobus

Située dans le département du Maine-et-Loire en région Pays de la Loire, la communauté d'agglomération Saumur Loire Développement comptait 61 890 habitants en 2006 soit une densité d'environ 110 hab./km². Cette communauté d'agglomération, créée en janvier 2001, compte trente-deux communes dont la plus importante, Saumur, réunissait 28 110 habitants en 2007. Il s'agit d'un territoire très rural. Il n'existe aucun document de planification volontaire de la mobilité sur ce territoire.

Initialement, le réseau de transports en commun de la communauté d'agglomération était exploité via une délégation de service public par un groupement momentané d'entreprise (GME) créé en 1979, composé de la société d'économie mixte STUS (société des transports urbains Saumurois) et de la compagnie des transports de Saumur (CTS), filiale de Veolia.

Face aux coûts d'exploitation importants, et profitant de l'échéance du contrat de DSP prévue pour le 30 juin 2011, la communauté d'agglomération lance en 2009 un audit pour évaluer les différentes possibilités d'exploita-

tion de son réseau. La SPL, alors en projet, intéresse fortement les élus qui la considèrent plus à même de convenir au contexte Saumurois. Toutefois, la loi encadrant juridiquement les SPL n'ayant pas été votée, la communauté d'agglomération choisit à défaut de lancer une nouvelle procédure de DSP. Lorsque cette loi est adoptée le 29 mai 2010, la procédure de DSP est interrompue, la volonté des élus étant de confier directement l'exploitation du réseau à une SPL.

Pour ce faire, la structure de la SEM STUS est conservée, le capital privé (20%) étant racheté par la communauté d'agglomération de manière à constituer un actionnariat 100% public (90% pour la communauté d'agglomération et 10% pour la ville de Saumur).

Officiellement créée fin 2010, la SPL Agglobus se voit confier l'exploitation du réseau suite à la signature d'un contrat de service public avec la communauté d'agglomération.

Ce contrat, validé en juin 2011, établit que la SPL Agglobus est en charge à partir du 3 juillet 2011 de l'exploitation de l'ensemble des lignes urbaines du

ont vu leurs compétences étendues à d'autres secteurs dont celui des transports.

Les sociétés publiques locales ont été créées pour renforcer la capacité d'action des collectivités. En matière de transport, la SPL vient offrir aux collectivités une alternative à la délégation de service public et à la régie comme mode d'exploitation de tout ou partie de leurs réseaux.

Souple et réactive, cette solution semble être appréciée des collectivités au vu du nombre croissant de sociétés publiques locales aujourd'hui existantes ou en cours de création.

Compte-tenu de sa vocation d'exploitation, la SPL est davantage un outil qu'une nouvelle forme de gouvernance.

Focus sur deux sociétés publiques locales :

- La société publique locale de Saumur
- La société publique locale de Saône-et-Loire

→ Les sociétés publiques locales (SPL)

Exemples : SPL de transport de l'agglomération de Saumur, SPL de Saône-et-Loire, SPL du Tarn, SPL d'Ille-et-Vilaine, SPL Drôme Ardèche, SPL de Saint Nazaire...

Les SPL sont des sociétés anonymes régies par le droit commercial, notamment les articles L. 225 et suivants du code de commerce. Leur création est conditionnée à la présence en leur sein d'au moins deux collectivités territoriales qui détiennent 100% du capital de la structure, qui est, dès lors, entièrement publique. A la différence des sociétés d'économie mixte, les SPL exercent exclusivement leurs compétences pour le compte de leurs actionnaires sur le territoire des collectivités et/ou des groupements de collectivités qui en sont membres.

Les SPL gèrent l'exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou toute autre activité d'intérêt général qui leur est confiée, sans mise en concurrence préalable. A l'origine, leur domaine d'action était limité à celui de l'aménagement, cependant, depuis la loi n°2010-559 du 29 mai 2010, les SPL

réseau et de certaines lignes interurbaines et scolaires.

La gouvernance de la société publique locale

La société publique locale est administrée par plusieurs instances :

Le conseil d'administration

- instance de gestion de la SPL ;
- composé de dix membres : neuf pour la communauté d'agglomération dont le Président et un pour la ville de Saumur ;
- les décisions sont prises par les membres du conseil d'administration à la majorité.

L'assemblée générale

- composée de deux membres : un pour la communauté d'agglomération et un pour la ville de Saumur.

L'équipe permanente est composée à la fois de salariés de la communauté d'agglomération mis à disposition et de l'ensemble des salariés de l'ancienne SEM. Elle comporte au total 37 salariés.

Le financement

La SPL est financée dans sa quasi-totalité par la communauté d'agglomération. Les contributions trimestrielles sont définies en fonction de son contrat. La communauté d'agglomération perçoit le versement transport ainsi que certaines subventions. Les dépenses de la SPL sont quant à elles d'environ quatre millions d'euros par an (y compris l'amortisse-

Subvention d'équilibre

Une entreprise délégataire d'un service public industriel et commercial clairement défini peut bénéficier d'une subvention d'équilibre lorsque les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement ou d'investissement. Cette compensation ne saurait excéder ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public.

ment des véhicules). Le budget principal participait en 2010 pour 1,12 millions d'euros au budget annexe transport afin de l'équilibrer (630 000 € en 2011), l'un des principaux objectifs de la SPL étant de réduire les coûts de fonctionnement d'au moins 300 000 euros par exercice.

Les actions de la SPL

La SPL exploite le réseau de la communauté d'agglomération à périmètre constant, le premier exercice permettant la mise en place de ce nouveau mode de fonctionnement. Des modifications sur le réseau ou de nouveaux champs d'action de la SPL (transport à la demande par exemple) pourront être, le cas échéant, mis en œuvre à partir de la deuxième année d'exploitation.

La SPL va par ailleurs renouveler son parc et acquérir de nouveaux matériels

> Plan du réseau Agglobus



tout en étant responsable de l'emprunt, de manière à ne pas empiéter sur le budget de l'agglomération.

Les avantages attendus par les collectivités suite au choix de la contractualisation avec une SPL sont :

- une plus grande souplesse : les procédures de négociations et avenants au contrat entre la CA et la SPL étant simplifiées ;
- une optimisation de gestion : la prise en main du réseau par la SPL a facilité l'analyse des performances du réseau et l'amélioration de son fonctionnement avec notamment des nouveaux tracés pour certaines lignes ;
- une réduction des coûts.



La société publique locale de Saurmur, nouvel outil d'exploitation, présage de nombreux avantages pour les collectivités tout en offrant un nouveau cadre de coopération.

Aujourd'hui, les premiers pas de cette SPL donnent d'autant plus satisfaction à ses membres qu'elle résulte d'une évolution de la SEM et n'a donc pas été créée ex-nihilo. Cependant, cette démarche encore très récente devra faire l'objet d'un retour d'expérience plus circonstancié dans les années à venir.

Les élus envisagent d'ores et déjà de donner une envergure plus importante à cette SPL à moyen terme. Dans ce cadre, des réflexions ont été engagées sur une possible adhésion du conseil général qui permettrait alors à la SPL de gérer les lignes interurbaines et scolaires qu'elle ne peut exploiter aujourd'hui.



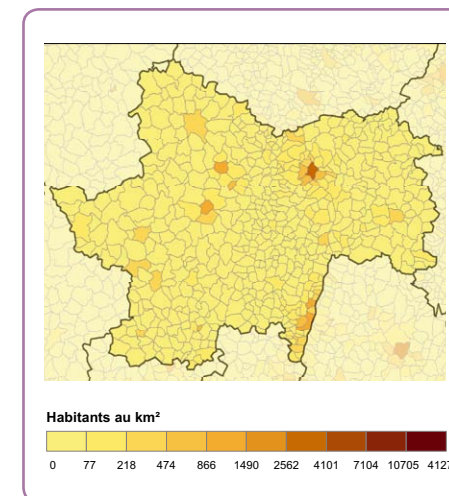
SPL Saône-et-Loire



Situé en région Bourgogne, le département de Saône-et-Loire comptait 554 000 habitants en 2008 soit 64 hab./km². Ce territoire très rural est marqué par la présence de trois villes moyennes : Chalon-sur-Saône (46 680 habitants), Mâcon (33 860 habitants) et Le Creusot (23 800 habitants).

Le conseil général gère les lignes de transport interurbain (réseau Buscéphale) et de transport scolaire (Le Bahut) qui desservent environ 70% de la superficie du territoire où habite seulement 40% de la population.

Le réseau était exploité en régie jusqu'à la fin des années 1980, puis en gestion déléguée. En 2010, une refonte du réseau est engagée et aboutit à la réduction du nombre de lignes régulières de 42 à 25. Les 17 lignes supprimées représentaient environ 20% du budget total mais seulement 0,5% de la fréquentation du réseau. 13 de ces 17 lignes étaient des lignes de transport à la demande répondant à une offre très ciblée avec une fréquence faible. Les 25 lignes de cars constituant le réseau actuel sont exploitées par le biais de délégations de service public spé-



Densité de population de la Saône-et-Loire

cifiques. Sur ces 25 DSP, une seule ne s'achève pas au 14 juillet 2006 : celle de la ligne 7 reliant Chalon à Mâcon qui représente près de 40% de la fréquentation du réseau Buscéphale et mobilise un tiers du budget.

Par ailleurs, les lignes de transport scolaire sont exploitées via un marché public arrivant à échéance en juillet 2012. A noter que ce réseau est gratuit.

A la suite de la refonte du réseau régulier et profitant de la fin de la DSP de la ligne 7 au 31 décembre 2012, une réflexion est engagée quant au mode d'exploita-

HISTORIQUE DE LA SPL SBTM

- **1980's**
Exploitation en régie
- **1990's**
Exploitation en DSP
- **2010**
Refonte du réseau
- **31 août 2011**
Création de la SPL : SBTM
- **31 décembre 2011**
Fin de la DSP de la ligne 7
- **1^{er} janvier 2012**
Exploitation de la ligne 7 par SBTM
- **Septembre 2012**
Possible exploitation de lignes scolaires par SBTM
- **Juillet 2016**
Possible exploitation lignes régulières par SBTM

tion du réseau. En effet, la délégation de service public ne répond plus entièrement aux attentes du conseil général car elle est jugée trop rigide.

Une étude comparative des différents modes d'exploitation (délégation de service public, régie et société publique locale), permet d'écarter la DSP et la régie au profit de la SPL. Cette dernière permet de confier l'exploitation à une entreprise locale.

Cette société ne pouvant regrouper que des partenaires publics, le conseil géné-

Pourquoi une SPL ?

- Un nouvel opérateur stimulant la **concurrence**
- En cas d'offre techniquement et/ou financièrement défavorable, la SPL est un **recours utile**
- Gain de **temps** et gain **financier** grâce à une attribution directe : pas de risque de contentieux
- **Meilleure maîtrise** par les collectivités actionnaires
- **Souplesse de gestion**

ral s'associe à la région Bourgogne, la ligne confiée à la SPL étant une ancienne ligne ferroviaire. Créée le 31 août 2011, la SPL SBTM se voit confier l'exploitation de la ligne 7 le 1^{er} janvier 2012.

La gouvernance de la société publique locale

Cette société anonyme compte deux actionnaires publics : la région Bourgogne et le département de Saône-et-Loire.

Elle est gérée par un **conseil d'administration** comptant dix sièges répartis comme suit : deux sièges pour la région et huit sièges pour le département. Il est composé d'un président, de deux vice-présidents (un pour la région et un pour le département) et de sept administrateurs.

Cette SPL présente ses résultats et rend des comptes aux actionnaires lors des **assemblées générales**.

Par ailleurs, des **comités de pilotage techniques** mensuels mis en place par le département pour travailler sur la construction et la mise en place de cette SPL perdureront pour accompagner la SPL dans son fonctionnement.

Le financement de la SPL

La SPL de Saône-et-Loire bénéficie d'un budget d'environ un million d'euros pour l'exploitation de la ligne 7. Le département a consenti une avance de 300 000 euros remboursable sur trois ans. Les investissements liés au matériel roulant sont faits par le département. Ils ont représenté près de 1,9 M€.

Par ailleurs la SPL bénéficie d'un capital social de 200 000 euros répartis entre le département (90%) et la région (10%).

Quel avenir pour la société publique locale ?

Les statuts de la SPL prévoient un possible élargissement de ses prérogatives à l'ensemble du réseau départemental. Les réflexions concernant la gestion du réseau scolaire ont par ailleurs déjà été engagées. Dans le cadre de la remise en concurrence des lignes scolaires et dans l'hypothèse où les offres des entreprises privées seraient jugées non satisfaisantes, leur exploitation pourrait être confiée à la SPL.

De manière générale, l'objectif du département est d'aboutir au service le plus efficace possible en créant éventuellement, à terme, un réseau avec un exploitant unique pour l'ensemble des dessertes.



Pour l'instant cette SPL est un outil d'exploitation pour le département qui souhaite lui confier un rôle important dans l'exploitation de son réseau. Elle pourrait devenir, à terme, un outil de coopération plus largement partagé à l'échelle régionale.

LES GROUPEMENTS D'INTÉRÊT PUBLIC

→ Les groupements d'intérêt public (GIP)

Exemples : GIP Transport inter-îles en Guadeloupe, GIP La Réunion, GIP Martinique...

Le groupement d'intérêt public (GIP), institué par l'article 21 de la loi n°82-610 du 15 juillet 1982, est une personne morale de droit public¹. Le GIP est fondé sur l'idée d'une coopération entre une personne publique et des organismes privés qui mettent en commun un ensemble de moyens. Elle vise la réalisation d'un projet d'intérêt général bien déterminé, qu'il soit administratif ou industriel et commercial. Il a donc vocation à disparaître lorsque l'objectif visé est atteint.

La création d'un GIP peut se révéler pertinente dès lors que le caractère d'une coopération entre collectivités publiques ou son mode de financement exigent la création d'une personne morale autonome.

Les GIP sont créés :

- pour développer des coopérations publiques/privées ;
- pour répondre à des enjeux d'intérêt public ;

- sur un périmètre d'action défini ;
- pour une durée déterminée qui peut être prolongée le cas échéant.

Leur gestion est contrôlée par un commissaire de gouvernement, un contrôleur d'État et par la Cour des comptes.

Les seuls projets de GIP actuellement à l'étude concernent les Outre-mer, leur création étant encouragée par la LO-DEOM (Loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le Développement Economique pour l'Outre-mer).

Focus sur un groupement d'intérêt public :

- Le groupement d'intérêt public inter-îles de Guadeloupe

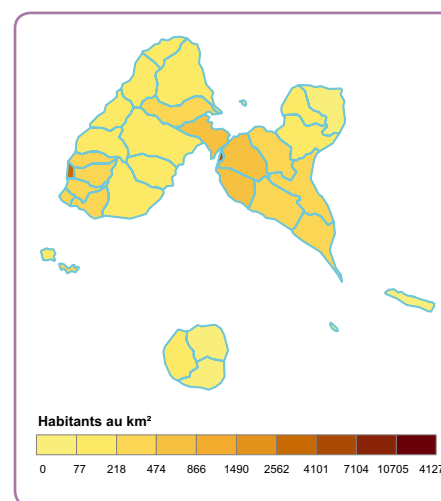
¹ Arrêt du tribunal des conflits TC, 14 février 2000, GIP « habitat et interventions sociales pour les mal logés et les sans abris c/Verdier »



Le groupement d'intérêt public inter-îles de Guadeloupe



La Guadeloupe, collectivité d'Outre-mer, est composée de six îles : deux îles majeures, Basse-Terre et Grande-Terre, une île importante, Marie-Galante, ainsi que Les Saintes (Terre-de-Haut et Terre-de-Bas) et la Désirade. La Guadeloupe compte 408 090 habitants en 2012 (soit une densité d'environ 250 hab./km²). Hormis Pointe-à-Pitre et la préfecture Basse-Terre, les villes les plus peuplées sont : Les Abymes, Baie-Mahault, Le Gosier, Pointe-à-Pitre, Sainte-Anne, Petit-Bourg, Sainte Rose et Le Moule.



Densité de population de la Guadeloupe

Quels impacts de la réforme territoriale ?

La Guadeloupe connaîtra une évolution importante avec la réforme des collectivités et l'application du schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) validé le 30 décembre 2011. En effet, le découpage de la carte intercommunale apporte de nombreuses modifications à l'organisation du territoire. Ainsi cinq nouvelles communautés d'agglomération devraient être créées à terme :

- la communauté d'agglomération du Nord de Basse-Terre ;
- la communauté d'agglomération du Sud de Basse-Terre et des Saintes ;
- la communauté d'agglomération de Marie-Galante ;
- la communauté d'agglomération du Nord Est Grande-Terre ;
- la communauté d'agglomération Cap d'excellence.

La problématique des transports

La Guadeloupe présente de nombreuses particularités quant à l'organisation des transports. En effet, si la compétence du transport non urbain est confiée au conseil général de Guadeloupe, il n'y a pas de politique d'organisation des transports maritimes. Ces derniers sont organisés par les armateurs privés qui utilisent les infrastructures portuaires pour effectuer les liaisons inter-îles. La concurrence est de ce fait très forte et engendre quelquefois des difficultés de lisibilité du service pour les usagers.

Face à ce constat et pour palier ce problème, une réflexion de coopération a été initiée en 2009. Les Assises du Développement des îles du Sud de l'archipel Guadeloupe ont mis en évidence la problématique de la continuité territoriale et ont souligné le besoin de créer une structure ad hoc qui gèrera les transports maritimes et aériens entre la Guadeloupe dite « continentale » et les îles du Sud. Un groupe de travail réunissant élus et acteurs des transports a conclu en avril 2009 que la structure la plus adaptée serait le groupement d'intérêt public (GIP), d'autant que cette structure a largement été valorisée par la LODEOM, Loi de Développement Economique pour l'Outre-mer.

L'objectif de ce GIP serait alors au départ d'assurer la continuité territoriale pour les transports de passagers et le fret par voie maritime et aérienne. Il permettrait

LODEOM et GIP

La loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer (LODEOM) a créé un fonds de continuité territoriale pour le financement des aides au déplacement des résidents d'Outre-mer vers la métropole.

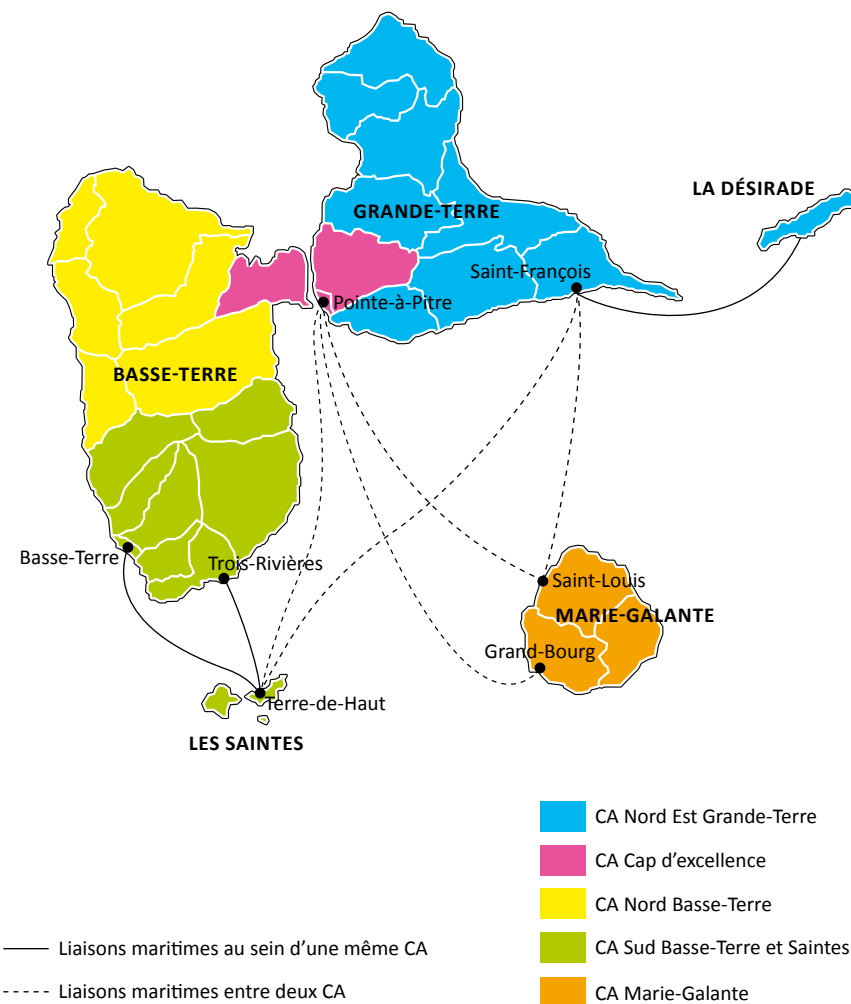
La loi précise que ces fonds peuvent aussi servir à financer une partie des titres de transport à l'intérieur d'une même collectivité si elle rencontre des difficultés d'accès. Ainsi, la loi rend possible la création d'un groupement d'intérêt public pour la gestion déconcentrée des aides dans les domaines de la mobilité et de la continuité territoriale

Cette situation s'applique au cas guadeloupéen dans le cadre de la continuité territoriale inter-îles.

d'instaurer une régulation concertée entre tous les acteurs du transport inter-îles, et d'élaborer une politique tarifaire permettant de réduire les coûts de transport entre toutes les îles de l'archipel. Ce GIP réunirait à la fois des élus et des acteurs transport (opérateurs de transport maritimes et aériens, transport des usagers, marchandises,...).

La nouvelle configuration territoriale liée à la réforme des collectivités pose la question du rôle du GIP et de ses compétences. En effet, le GIP inter-îles permettrait d'une part de gérer les liaisons maritimes entre communautés d'agglomération

> Découpage administratif de la Guadeloupe



mération car elles ne relèvent pas des compétences des CA (exemple : liaison entre Les Saintes et Point-à-Pitre, entre Marie-Galante et Pointe-à-Pitre et entre Marie-Galante et Saint-François). D'autre part, le GIP pourrait se voir confier la gestion des liaisons maritimes au sein même des CA pour relier par exemple Basse-Terre et les Saintes ou Saint-François et La Désirade.

Le GIP aurait donc vocation dans un premier temps à être un outil initiateur d'une politique de transports maritimes qui permettrait de coordonner et financer les déplacements en faveur de la continuité territoriale au cœur de l'archipel. Le GIP serait alors un outil en complément des actions menées par les AOT dans la gestion des transports maritimes. Cependant, d'autres pistes sont envisagées quant au rôle du GIP dans l'avenir. En effet, dans un second temps, et si les collectivités le souhaitent, le GIP pourrait devenir autorité organisatrice de transport maritime.



La démarche de création d'un Groupement d'intérêt public inter-îles de Guadeloupe est donc initiée mais n'est encore qu'au stade des balbutiements. Plusieurs élus, à commencer par ceux des îles du sud, continuent de se mobiliser pour faire aboutir ce projet.

Il s'agit cependant d'une structure de coopération bien spécifique, qui est, à l'heure actuelle, peu adaptée au territoire métropolitain.

QUELS TYPES DE COOPÉRATION FAVORISER AUTOUR DE LA MOBILITÉ ?

L'analyse croisée des spécificités de chacune des formes de coopération étudiées permet de mettre en évidence les avantages et les inconvénients des structures selon leurs objectifs, leurs ambitions ou encore leurs tailles respectives.

→ Une coopération pour quoi faire ?

Dans un paysage de coopération en matière de mobilité vaste et varié, un premier critère de choix s'impose. Quels objectifs souhaite-t-on donner à la coopération ? Cette question oriente par elle-même les collectivités vers l'une ou l'autre des formes de coopération existantes.

Une réflexion à plusieurs niveaux est nécessaire :

→ Quel degré souhaite-t-on donner à la coopération : véritable AOT ou structure complémentaire de coordination ? Certaines structures telles que les syndicats mixtes classiques (ouverts et fermés) sont créées pour leur capacité à être des AOT à part entière tandis que d'autres (associations, coopérations informelles, syndicat mixte SRU,...) sont choisies pour jouer un rôle complémentaire à celui des AOT existantes. Elles s'intéressent ainsi à des problématiques précises telles que la billettique, l'information multimodale, l'intermodalité,... Dans de nombreux cas, la crainte de voir ses prérogatives d'AOT préemptées est l'élément déterminant du choix de la forme de coopération.

→ Quelle vocation ? Organiser et gérer un réseau de transports en commun, créer de nouveaux outils d'aide à la mobilité ou simplement impulser le développement de réflexions communes en matière de transport ?

Cette question permet d'explicitier le choix qui s'offre aux AOT. Pour l'organisation d'un réseau, les coopérations peu institutionnalisées ne sont pas adaptées. En revanche, si la coopération a des objectifs plus modestes (mise en place d'outils précis, aide au développement de la mobilité,...), une forme de coopération plus légère pourrait être préférée pour plus de souplesse et de réactivité.

→ Cette coopération aura-t-elle une visée opérationnelle, porteuse de projets d'envergure nécessitant un budget conséquent ? Ou au contraire ne nécessitera-t-elle pas d'investissements trop importants ? De manière générale, quel financement retenir pour cette structure, et notamment quel positionnement adopter par rapport au versement transport (ou versement transport additionnel éventuel pour les syndicats mixtes SRU) ? La question du financement est primordiale dans le choix de la structure de coopération. En effet, un budget conséquent va davantage orienter le choix vers une structure bien cadrée juridiquement plutôt que vers les coopérations informelles ou autres structures plus souples (contractuelle, association,...). A l'inverse une coopération ne nécessitant pas d'investissements trop importants pourra fonctionner avec une coopération moins formalisée.

Ainsi les enjeux et objectifs confiés à la structure sont des éléments essentiels qui contribuent à déterminer les formes de coopération les plus adaptées aux souhaits exprimés par les AOT.

→ Des coopérations plus ou moins formalisées

Cet état des lieux de la coopération a permis de mettre en évidence l'existence de structures informelles. Ces formes de coopérations sont pour la plupart situées sur des territoires où l'historique de coopération et l'habitude des partenaires à travailler ensemble sont très présents. Cet élément explique souvent pourquoi des AOT coopèrent et réalisent des actions très efficaces et opérationnelles sans pour autant ressentir le besoin de se regrouper au sein d'une « structure », au sens du Code Général des Collectivités Territoriales. Ces coopérations informelles permettent de mutualiser savoirs et moyens, sans toutefois donner l'impression aux partenaires de se priver de tout ou partie de leurs prérogatives.

Il est en effet indéniable que la coopération s'inscrit dans un contexte local : certains territoires ont une culture de coopération là où d'autres héritent de situations moins favorables au travail en commun.

Parmi les cas étudiés, deux territoires semblent illustrer cette différence : le

Bas Rhin (et plus largement l'Alsace) et la Gironde. Pour l'Alsace, autant pour le comité de coordination des AOT que pour l'Inter-SCoT du Bas Rhin, les acteurs sont habitués à coopérer depuis longtemps et parviennent à travailler sans structure formelle. En Gironde, nous ne sommes pas dans le même contexte. Même si les coopérations Movable et Inter-SCoT donnent satisfaction, la structuration pourrait à moyen terme devenir nécessaire à la pérennisation des coopérations.

De manière générale, il semble que les relations entre AOT soient primordiales pour le bon fonctionnement des coopérations bien plus que la forme de coopération en tant que telle. Moins contraignantes dans la forme, les coopérations informelles n'en sont pas moins efficaces et très utiles lorsqu'un projet coopératif doit, par exemple, être rapidement réalisé. Mais rien n'est véritablement possible sans la détermination d'un ou de plusieurs élus influents capables de donner l'impulsion décisive.

→ L'émergence de nouveaux outils de coopération

La coopération en matière de transport se développe de plus en plus en France. Cela s'accompagne par la création de nouveaux outils venant élargir le champ des possibles pour les collectivités. Les nouvelles formes de coopé-

rations qui émergent n'ont pas toujours la même vocation ou la même portée mais donnent une vision de l'état de la coopération aujourd'hui.

Cette étude nous permet de faire un premier bilan sur la mise en place de ces outils et de leur utilisation par les collectivités.

Tout d'abord, en ce qui concerne les groupements d'intérêt public (GIP), nous avons pu constater que cet outil n'était pas encore utilisé par les collectivités dans le domaine des transports. En effet, les seuls GIP en matière de transport en projet se trouvent en Outre-mer et répondent à un contexte bien précis, permis par la LODEOM¹, répondant à l'objectif de continuité territoriale pour les départements d'Outre-mer. Cette absence de GIP semble indiquer qu'il n'est pas l'outil le plus adapté pour les collectivités.

Deuxième outil aux enjeux de coopération sensiblement différents, les sociétés publiques locales (SPL), créées en 2010. Lors du lancement de cette étude, seuls deux projets de SPL avaient été engagés : le premier à Saumur et le second en Saône-et-Loire. Cependant ce nouvel outil semble correspondre aux attentes de certaines collectivités car, depuis, de nombreux projets de SPL ont été engagés (Tarn, Ille-et-Vilaine, Drôme-Ardèche,...). La SPL offre une alternative aux collectivités entre délégation de ser-

vice public et régie pour l'exploitation de leur réseau de transports en commun. Elle modifie ainsi le rapport AOT-exploitant. Cet outil semble présenter certains avantages pour les collectivités : ne nécessitant pas d'appels d'offres, il permet un gain de temps sensible dans la démarche, confère plus de visibilité aux offres développées, et dans certains cas, permet la mise en place de modes de fonctionnement plus économiques pour les collectivités. Cette structure satisfait ces dernières, même s'il est encore prématuré de tirer des conclusions définitives sur la réussite des SPL.

Enfin nous nous sommes également intéressés aux syndicats mixtes SRU, autre outil important en matière de coopération. Bien qu'étant souvent présentés comme une solution pertinente pour les coopérations entre AOT à une vaste échelle, on n'en recense que douze aujourd'hui en France. Comment l'expliquer ? En première approche, il apparaît que ces structures font craindre à certaines AOT de perdre certaines de leurs prérogatives. De plus, certains territoires trouvent des difficultés à s'accorder sur le rôle à donner au versement transport additionnel.

Néanmoins, les collectivités ayant opté pour cette structure sont satisfaites de leur choix. Le syndicat mixte des transports de l'Oise (SMTCO) en est un exemple type.

Pour autant, des réflexions sur l'évolution des syndicats mixtes SRU devront sans doute être menées à court ou moyen terme.

Dans un récent rapport, présenté le 31 janvier 2012, M. le Sénateur Yves Krattinger s'est saisi de la question en préconisant une généralisation des syndicats mixtes SRU à l'échelle régionale ainsi que la mise en place, à l'échelle nationale, d'une représentation informelle de l'ensemble de ces syndicats.

→ Vers une réflexion à de nouvelles échelles

Cette étude a permis de mettre en évidence l'engagement tant au niveau technique que politique vers de nouveaux périmètres de réflexion en matière de déplacements. Les acteurs des transports semblent vouloir réinterroger les périmètres d'action actuels souvent insuffisamment adaptés aux enjeux de la mobilité et proposent de nouvelles échelles de réflexion : bassins de vie, périmètres de SCoT ou d'Inter-SCoT, aire métropolitaine...

L'exemple des syndicats mixtes de SCoT est en ce sens parlant, car, bien que non spécialisés en matière de transport, de nombreuses réflexions sont portées à cette échelle. Une question se pose alors : les syndicats mixtes de SCoT seraient-ils appropriés pour gérer et organiser les transports ? C'est ce que pensent certains acteurs.

A Lille, la question de l'échelle de réflexion la plus pertinente se pose. L'échelle de l'agglomération ne semble plus suffisante tandis que celle du SCoT

est plus adéquate mais sans être encore totalement satisfaisante. La création d'une aire métropolitaine lilloise pourra-t-elle permettre de créer un nouveau lieu de réflexions s'appuyant sur un périmètre plus vaste que les traditionnels périmètres de transport urbain ?

Les Inter-SCoT, eux aussi, remettent en question les périmètres de réflexion actuels. En effet, il s'agit de coopérations réalisées à des échelles inédites aujourd'hui. Ces Inter-SCoT permettent de mettre en cohérence les SCoT d'un même territoire. Les deux cas étudiés, Bas-Rhin et Gironde, ont mis en évidence les réflexions portées par des Inter-SCoT sur les enjeux d'aménagement du territoire, et donc de transport et de déplacements, à des échelles plus larges. Cependant, aujourd'hui, ces coopérations restent uniquement des espaces de réflexion. Les Inter-SCoT ne portent pas de projets opérationnels communs en matière d'organisation de la mobilité.

Par ailleurs, de nombreuses collectivités investissent les problématiques transfrontalières. Les cas étudiés ont permis de montrer que l'agglomération Lilloise travaille particulièrement avec la Belgique sur les déplacements et la mobilité. C'est aussi le cas des Alpes-Maritimes avec l'Italie et de l'Alsace avec l'Allemagne.

¹ Loi du 27 mai 2009 pour le Développement Economique de l'Outre-mer

→ La coopération au service de l'amélioration de l'offre de transport

A travers les exemples sélectionnés, nous avons pu constater que les coopérations ont permis la mise en place de nombreux services à la mobilité et ont ainsi contribué à l'amélioration de l'offre de transport.

Tout d'abord, en matière de billettique et de tarification unifiée, les coopérations ont joué un grand rôle. C'est le cas par exemple du SYMITAM, syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes, qui a mis en place une tarification unique à un euro sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, de nombreuses coopérations, certaines formelles, d'autres informelles, ont conduit à la création de systèmes d'information multimodale. Ainsi, le comité de coordination des AOT a créé le système Vialsace, le SMTCO a mis en œuvre le SISMO, le SYMITAM a conçu le système Céparou06...

Enfin plusieurs démarches ont été menées dans le domaine des nouveaux services à la mobilité. Transport à la demande, covoiturage, centrales de réservations, autopartage,... ont pu être mis en place dans de certains territoires.

Même si ces coopérations ont permis le développement de nombreuses actions, cette démarche implique certaines contraintes techniques. Il faut,

dans le cas de la mise en œuvre d'une billettique commune, rendre compatibles les systèmes et matériels de l'ensemble des réseaux de transport des collectivités partenaires. Ces outils de l'intermodalité nécessitent donc un travail de coordination important et quelquefois des investissements parallèles pour les AOT.

→ Comment anticiper les impacts de la réforme territoriale ?

Comme nous l'avons vu, la coopération institutionnelle en matière de transport est en plein développement aujourd'hui et est devenue un enjeu majeur pour les collectivités. Cependant, la pérennité de certaines structures de coopération est menacée par la réforme des Collectivités Territoriales du 16 décembre 2010. Au fil de nos entretiens, nous avons pu constater que cette réforme soulevait de nombreuses questions pour de nombreux acteurs du monde des transports. De plus, là où nous avons tenté d'évaluer ses impacts sur les structures existantes, nous nous sommes aperçus que ceux-ci étaient aujourd'hui difficiles à évaluer.

Tout d'abord, les Schémas départementaux de Coopération Intercommunale qui ont pour but l'achèvement et la rationalisation de la carte intercommunale, ne sont pas encore tous adoptés. Ils vont pourtant modifier certains

périmètres de transports urbains et en créer de nouveaux, rebattant à la fois le paysage institutionnel et les besoins de coopération entre AOT.

De manière plus globale, le positionnement des conseils généraux pose question. En 2015, ils risquent de ne plus pouvoir être membres d'un syndicat mixte AOTU du fait de la suppression de la clause générale de compétences. En effet, aux termes de l'article 73 de la loi de 2010, le département et la région ne pourront plus intervenir, à compter du 1er janvier 2015, sur la base de la clause générale de compétences. Les syndicats mixtes « classiques » étant régis par le droit commun, les départements ne pourront alors plus en faire partie. Il existe donc une grande imprécision sur la place qu'occuperont à l'avenir les départements dans la coopération institutionnelle dans le domaine des transports.

L'émergence des métropoles et pôles métropolitains complique encore un peu plus le système institutionnel et l'action des conseils généraux : les métropoles se voient dotées des compétences transport des départements sur leurs périmètres (transports scolaires et gestion des routes départementales) et certains pôles métropolitains vont très probablement investir la thématique des transports à des échelles le plus souvent non administrées par les structures aujourd'hui existantes.

→ Conclusion

Accompagnant les dynamiques d'étalement urbain et de croissance démographique des périphéries d'agglomération, la réflexion sur les politiques de mobilité reste de moins en moins circonscrite aux seuls périmètres institutionnels de compétences.

Ces nouveaux territoires de projets, qui ne peuvent plus être appréhendés par une autorité organisatrice de transport esseulée, nécessitent une coordination efficace des acteurs publics de façon à proposer à la population une offre intermodale compétitive et attractive. Ils impliquent non seulement la participation des autorités organisatrices de tous rangs, mais également la mise en place d'un cadre de coopération accepté par tous.

Pour ce faire, de multiples solutions existent, des plus classiques aux plus informelles, des plus dédiées à la gestion des déplacements aux plus transversales. Ces dernières, bien qu'encore peu développées, connaissent un essor indéniable sur certains territoires et devraient permettre à terme une co-construction des politiques publiques liant intimement aménagement et déplacements.

Alors que certaines coopérations s'appuient sur un volontarisme durable de leurs membres qui leur permet de passer outre la structuration de leur démarche, d'autres ont besoin de s'appuyer sur des formes clairement définies juridiquement, offrant un cadre robuste et incitatif. Il en va de même du mode de financement des actions collaboratives ou des modalités de représentation de chacun des partenaires au sein des organes décisionnels des structures de coopération.

En perpétuelle évolution ces dernières années, la « boîte à outils de la coopération » mise à disposition des collectivités locales a accueilli de nouvelles structures, parmi lesquelles les syndicats mixtes dits SRU.

Répondant à la nécessité de coordonner les offres de transport à l'échelle de vastes périmètres, ces syndicats ont permis d'offrir un cadre juridique à la prise en main de trois domaines d'action majeurs : l'information multimodale, la billettique et la tarification intégrée. Les collectivités n'avaient en effet pas attendu la création de ces structures pour investir ces thématiques, qu'elles traitaient notamment dans le cadre de coopérations contractuelles ou simplement informelles.

Pourquoi donc, alors qu'il investit les trois sujets majeurs de la coopération en matière de mobilité, le syndicat mixte SRU ne s'est-il pas davantage développé à l'échelle nationale ? Le versement transport additionnel, présenté comme un atout, est-il finalement

perçu comme une contrainte supplémentaire ? Le syndicat mixte SRU ne trouve-t-il pas par ailleurs une pertinence complémentaire dans la prise en compte de certains nouveaux services à la mobilité (autopartage, covoiturage, transport à la demande,...), notamment dans leurs extensions au périurbain ?

Ces interrogations, majeures, devront, à n'en pas douter, faire l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre de futurs travaux, de sorte à mieux éclairer l'avenir des démarches de coopération en matière de mobilité.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et articles généraux :

BARBIER Matthieu, GLIERE Nicolas, « *Le transport et les collectivités territoriales : pour une organisation des compétences à la « carte » !* », 2009.

BEAUCIRE Francis, LEBRETON Joël, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Editions Milan, 2000, 127 p.

CERTU, *La coopération entre autorités organisatrices de Transport : la ligne ferrée de l'Est Lyonnais (LESLYS)*, CERTU, 2006, 71p.

CERTU, *Projet REAL : Développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise*, CERTU, 2005.

DEMAY Arnaud, PEIGNE Hubert, *Rapport sur la cohérence des politiques des collectivités locales en matière de planification urbaine, d'aménagement, d'organisation des déplacements et de stationnement*, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, Paris, 2005.

DUBOIS David, RABUEL Sébastien, *L'adaptation de l'offre de transports en commun aux territoires vécus : réflexion à partir du cas de l'aire urbaine*, CERTU, 2007.

GALLEZ Caroline, « *Construire des politiques de déplacements à l'échelle des bassins de vie : quel champ des possibles pour « les communautés de transports » ?* », Note communauté de transport, Avril 2011.

GALLEZ Caroline, « *Les politiques de transports publics en France face à l'impératif de cohérence territoriale* », dans *L'action publique face à la mobilité*, L'Harmattan, 2010.

GART, « *La coordination des politiques de transports collectifs territoriaux* », Assise des conseillers généraux, Nantes, 2005.

GART, *L'année 2010 des transports urbains*, GART, 2011.

LEMARC Franck, « *Réforme des collectivités et de la fiscalité locale. Quels enjeux ?* », dans *Transport public* n° 1098, janvier 2010.

Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, *Guide pratique de l'intercommunalité*, 2006.

OFFNER Jean-Marc, « *Périurbain et Intermodalité* », dans *Diagonal* n°174, mars 2007.

QUINCEROT Richard, *Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe,...*, CERTU, juin 2010.

RICHER Cyprien, MENERAULT Philippe et RABUEL Sébastien, *Les intercommunalités et les départements face aux enjeux des transports publics*, Dossiers du CERTU n°188, décembre 2007.

RICHER Cyprien, « *Quelle politique intermodale de la planification territoriale ? Analyse des pôles d'échanges dans les plans de déplacements urbains* », dans *Flux* n°69, septembre 2007.

RIES Roland, QUILLEROU Gwenaëlle, BAUMSTARK Luc, *Transports urbains : quelles politiques pour demain ?*, Commissariat général du plan, Paris, 2003.

Mémoires et thèses :

BUTHIAUX Bryan, *Le périmètre des transports urbains à l'épreuve des zones périurbaines : aide ou frein à la mobilité durable ? L'exemple comparé des aires urbaines de Chartres et de Nevers*, Mémoire encadré par Eric Charmes, 2009.

DOMENACH Fanny, *Cohérence Urbanisme-Transport : vers de nouvelles pratiques qui refondent les relations entre acteurs du territoire*, Mémoire encadré par Pierre Morel, 2009.

GUERRINHA Christophe, *La gouvernance des régions urbaines : l'exemple des politiques de déplacements à Grenoble et à Toulouse*, Thèse encadrée par Jean-Pierre Orfeuill, 2008.

MARTIN Ludovic, *La nouvelle gouvernance de la mobilité dans les Bouches-du-Rhône, nécessaire réponse à la fragmentation institutionnelle métropolitaine*, Mémoire encadré par Jérôme Dubois, 2008.

RICHER Cyprien, *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale ?*, Thèse encadrée par Philippe MENERAULT et Franck BODIN, 2007.

Les Sociétés Publiques Locales :

AGIR TRANSPORT, « *Société publique locale : mode d'emploi* », Journées Agir, septembre 2010.

CHARRIER Bernard, « *La société publique locale, un bol d'air pour les collectivités* », dans *Ville, Rail et Transport* n°500, juillet 2010.

DUBOIS-SPAENLE Claire-Marie, YANG-PAYA My-Kim, « *La constitution d'une société publique locale* », dans *La Gazette des communes* n°2027, avril 2010.

Fédération des EPL, « *Les sociétés publiques locales* », 2010.

GOUTAL Yvon, « *La société publique locale : un nouvel outil de gestion du service de transport public de voyageurs* », dans *Ville, Rail et Transport* n°516, mars 2011.

NICINSKI Sophie, « *Publication de la loi n°2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales* », dans *Actualité juridique* n° 21, septembre 2010.

OLIET Gérard, « *Société publique locale* », juillet 2010.

Les Groupements d'Intérêt Public :

DEMAYE Patricia, *Une nouvelle catégorie de personnes morales de droit public : les groupements d'intérêt public*, Petites Affiches, n°146, juillet 2001.

GAZIER Anne, « *Les groupements d'intérêt public* », 2007.

JORION Benoît, *Les groupements d'intérêt public : un instrument de gestion du service public administratif*, AJDA, février 2004.

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, *Groupement d'intérêt public, Guide méthodologique*, décembre 2003.

Mission nationale des Grands Projets de ville, *Montage d'un GIP « de A à Z »*, janvier 2001.

ROIG Joséphine, « *Le groupement d'intérêt public, structure atypique* », dans les Cahiers de la fonction publique et de l'administration n°296, janvier 2010.

Secteur public et Associations, « *Le groupement d'intérêt public* », décembre 2007.

TINIERE Romain, « *Eléments de définition d'un standard commun aux groupements d'intérêt public* », dans Actualité juridique n°16, avril 2007.

Les syndicats mixtes :

CABIRON Christine, « *Bouches-du-Rhône : naissance d'un syndicat mixte SRU* », dans Transport public n°1093, juillet-août 2009.

GART, « *Les syndicats mixtes, outils d'une nouvelle coopération* », GART, n°182, mai 2002.

HASIAK Sophie, JOUVE Nicolas, « *Les syndicats mixtes SRU : cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires* », CETE Nord Picardie, 2010, 87 p.

Mairie-Conseils, *Les syndicats mixtes, 125 questions/réponses*, Caisse des dépôts, septembre 2006.

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, « *Le cadre juridique du syndicat mixte SRU* », novembre 2007.

Service juridique du conseil général de la Moselle, « *Le syndicat mixte* ».

VINCI Nathalie, *La création et le fonctionnement d'un syndicat mixte de transport*, Territorial Editions, 2006.

Les syndicats mixtes de SCOT et Inter-SCOT :

ADAAM, *L'Inter-SCoT des Alpes-Maritimes, un outil de réflexion et d'animation des projets sur les franges de SCOT*, Journée nationale d'échanges des Inter-SCoT, novembre 2010.

AGENCE LILLE METROPOLE, « *Les démarches Inter-SCoT* », 2008.

BIRKOLZ Birgit, GILLE Hélène, *Le périmètre du schéma de cohérence territoriale : incohérence ou pertinence ?*, Mémoire encadré par Jocelyne DUBOIS-MAURY, 2006.

PERILHOU Gilles, *Les prémices de l'Inter-SCoT, premier état des lieux de l'articulation des démarches de planification sur les « grands territoires »*, DGUHC, FNAU, avril 2005.

ROUSSEL Olivier, *L'Inter-SCoT de la métropole lyonnaise*, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération Lyonnaise, 2010..

Intermodalité, billettique, et tarification :

CERTU, *Guide pour l'achat de moyens pour systèmes d'information multimodale voyageurs*, Dossiers du CERTU n°185, décembre 2007.

CERTU, *Guide pour l'achat de moyens systèmes et de composants de billettique interopérable*, Dossiers du CERTU n°187, décembre 2007.

CERTU, *La tarification dans les transports publics urbains, départementaux et régionaux*, Les dossiers du CERTU, 1998.

DE PALMA André, QUINET Emilie, *La tarification des transports, Enjeux et Défis*, Economica, 2005.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, *Prospective pour un financement durable des transports publics urbains*, PREDIT, 2008.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, « *L'amélioration de la situation financière des transports collectifs urbains est-elle possible ?* », dans Transports n°458, novembre-décembre 2009.

GART, « *La mise en place de tarifications intégrées dans les transports : Illustration par l'exemple des Alpes-Maritimes* ».

GART, « *La mise en place d'une tarification intégrée à l'échelle du département des Alpes-Maritimes* ».

GART, *Politique tarifaire, Héritage du passé ou stratégie de reconquête de la clientèle*, GART, 1995.

GART, ADEME, *Politiques et pratiques d'intermodalité*, GART, 1999.

annexe

→ Grille d'entretien

Les monographies présentées dans cet ouvrage ont été réalisées sur la base d'entretiens avec les responsables techniques et politiques des différentes structures. Ces entretiens ont été conduits de manière uniforme à partir de cette grille d'entretien.

CONTEXTE

1. Présentation de la personne interviewée et de son rôle sur le territoire
2. Présentation du territoire et des acteurs majeurs

IMPULSER UNE COOPERATION

3. Qu'est ce qui a été générateur d'une réflexion sur la coopération entre acteurs de la mobilité sur votre territoire ?
4. Qu'est ce qui a poussé à choisir cette forme de coopération ?
5. Est-ce que le fond a plutôt prévalu sur la forme ou inversement ?
6. Quelles étaient vos perceptions et vos connaissances des possibles, des marges de manœuvres ?
7. Genèse de la coopération et de la phase préalable
8. Les objectifs sont-ils les mêmes qu'au départ ou ont-ils évolué ? Sont-ils évolutifs ?
9. Existait-il d'autres formes de coopération sur le territoire ?

ACTIONS ENGAGEES

10. En matière d'Information multimodale et de billettique ?
11. De tarification ?
12. De mobilité durable ?
13. D'aménagement du territoire ?
14. Dans d'autres domaines ?

ASPECTS FONCTIONNELS ET INSTITUTIONNELS

15. L'organisation de la structure
16. Le financement
17. Les relations entre la structure et le territoire
18. Le processus décisionnel
19. Le fonctionnement technique de la structure et le suivi des projets
20. Communication – Concertation – Information – Sensibilisation

BILAN ET EVALUATION

21. Evaluation et retour sur les démarches
22. Quelles difficultés éventuelles ?
23. Quelles bonnes surprises ?
24. Quels ont été les inattendus ?
25. Y a-t-il eu des impacts de changements politiques éventuels sur la structure ?
26. Si vous deviez recommencer, procéderiez-vous de la même manière ou différemment ?
27. Que pensez-vous de l'avenir de la coopération ? Quelles sont les évolutions souhaitées ?

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont tout d'abord aux personnes ayant contribué à l'élaboration des monographies.

Pour le SMTC Tisséo :

M. Joël CARREIRAS, maire-adjoint de Toulouse, vice-président de la communauté urbaine du Grand Toulouse et président de la SMAT

M. Christophe DOUCET, responsable du service politique des déplacements et accessibilité de Tisséo

Pour le SMTC Clermont-Ferrand :

M. Serge GODARD, président du SMTC Clermont-Ferrand

M. Patrick FERRI, attaché territorial du SMTC Clermont-Ferrand

Pour le SYTRAL :

M. Bernard RIVALTA, président du SYTRAL

M. Michel RODET, délégué général adjoint ressources et territoire du SYTRAL

Pour le SMTC Grenoble :

M. Michel ISSINDOU, président du SMTC de l'agglomération Grenobloise

M. Hans VAN EIBERGEN, directeur général délégué à la mobilité et au transport du SMTC

Pour le SMTCO :

M. François FERRIEUX, président du SMTCO et conseiller général de l'Oise délégué aux transports

Mme Véronique PICARD, directrice générale du SMTCO

Pour le SYMITAM :

M. Louis NEGRE, sénateur des Alpes-Maritimes, premier vice-président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, maire de Cagnes-sur-Mer et premier vice-président du GART

M. Jean ICART, conseiller général chargé de mission « Intermodalité et projet de LGV », conseiller municipal de Nice et vice-président de Nice Côte d'Azur

Mme Yvette LARTIGAU, directrice des transports à la Métropole Nice Côte d'Azur et au conseil général des Alpes-Maritimes

Pour l'association Movable :

M. Gilles SAVARY, vice-président du conseil général de la Gironde

M. Gérard CHAUSSET, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux

M. Pierre LANGRAND, président de l'association Movable

Pour l'association Le Pilote :

M. André GUINDE, vice-président du conseil général des Bouches du Rhône, conseiller général du Canton d'Aix en Provence Sud ouest

M. Robert BOURDAREL, directeur des transports et des ports au conseil général des Bouches-du-Rhône

M. Nicolas MAFFRE, responsable Le Pilote au syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône

Pour la charte d'interopérabilité billettique Haute-Garonne :

M. Laurent DELRUE, directeur général adjoint au conseil général de Haute-Garonne

Pour la charte du Finistère :

Mme Chantal SIMON-GUILLOU, première vice-présidente du conseil général du Finistère

M. Florent PARISOT, chef du service transport du conseil général du Finistère

Pour le comité de coordination des AOT en Alsace :

M. Antoine HERTH, vice-président du conseil régional d'Alsace délégué aux transports, membre du conseil d'administration du GART

M. Alain DEMARE, directeur général adjoint au conseil régional d'Alsace

Pour Atoumod :

M. Noël LEVILLAIN, vice-président du conseil régional de Haute-Normandie délégué aux transports

Mme ONNO, chef de projet Intermodalité Atoumod

M. Cédric MOREL, chef de projet billettique Atoumod

Pour le syndicat mixte de SCOT Métropole Savoie :

M. Thierry REPENTIN, sénateur et conseiller général de la Savoie

Mme Jacqueline DONAZ, directrice de Métropole Savoie et animatrice généraliste du CDDRA

Pour le syndicat mixte de SCoT de Lille :

M. Eric QUIQUET, vice-président du syndicat mixte de SCoT de Lille

M. Jean-Louis SEHIER, responsable du service mobilité à la communauté urbaine de Lille

Pour l'Inter-SCoT Bas-Rhin :

Mme Catherine ADNET, directrice du SCoT du Sélestat et sa région

Pour l'Inter-SCoT Gironde :

M. Gilles SAVARY, vice-président du conseil général de la Gironde

Mme Agnès CHAROUSSET, directrice d'études de l'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine, en charge de l'AMO de l'Inter-SCoT

Pour la Société publique locale de Saumur :

M. Michel APCHIN, président de la communauté d'agglomération de Saumur Loire Développement et maire de Saumur

M. Albert RODRIGUEZ, vice-président de la communauté d'agglomération de Saumur Loire Développement et président de la SPL

M. Eric TOURON, vice-président de la communauté d'agglomération de Saumur Loire Développement chargé des transports

Mme Mélanie ROUAULT, responsable du service transport de la CA de Saumur Loire Développement et directrice de la SPL

Pour la Société publique locale de Saône-et-Loire :

M. Jean-Luc FONTERAY, vice-président du conseil général de Saône-et-Loire délégué aux transports et président de la SPL

Mme Hélène GERBER, directrice des transports au conseil général de Saône-et-Loire

Pour le GIP Inter-îles de Guadeloupe :

M. Michel WACCUS, directeur du service transport au conseil général de Guadeloupe

Etude réalisée sous le haut patronage de

Yves KRATTINGER, Sénateur de la Haute-Saône, Président du Conseil Général de la Haute-Saône et président de la commission intermodalité-périurbain du GART

Jean-Noël LOURY, Président de la Communauté de communes du Pays Coulangeais, Maire de Val-de-Mercy et vice-président de la commission intermodalité-périurbain du GART

Conduite de l'étude

Cécile GONDARD, pôle mobilité durable du GART

Conception, suivi et animation

Aurélié CEVAER, pôle mobilité durable du GART

Romain CIPOLLA, pôle mobilité durable du GART

Avec le soutien de Jean-Baptiste ROZIER, association Movable

Sous la direction de

Guy LE BRAS, Directeur Général du GART

Pierre LANGRAND, Président de l'association Movable

Francis BEAUCIRE, Directeur du Magistère Aménagement et Urbanisme de l'Université Paris I - Sorbonne

Avec la précieuse collaboration de l'équipe permanente du GART

Florence DUJARDIN et **Céline SABATIER**, pôle observatoire des réseaux de transports et statistiques

Benoît CHAUVIN, **Pia MURGAT** et **David HERRGOTT**, pôle systèmes de transport intelligents

Benjamin MARCUS et **Chloé DIAMÉDO**, pôle juridique et européen

Laurent KESTEL, **Pascal PELLERIN** et **Gilles AVERTY**, pôle relations institutionnelles et médias

Mounia MOUDJED, pôle économique

Catherine MARION, pôle communication

Alexandre MAGNY, pôle administration, organisation et évaluation

Valérie QUIGNARD, **Valérie RATHIER**, **Aurélié SENE** et **Laurette GUENIN**, pôle accueil et secrétariat

Dominique DREWNOWSKI et **Elodie VINCENSINI**, pôle Comptabilité & Ressources humaines

et de **Gilles CHOMAT**, CERTU