

GRAND DOLE

Les Assises

de l'agglomération

Quels transports pour demain ?



Journée intense de discussions, débats et propositions, ce jeudi 25 octobre, au Manège de Brack, pour les 3^e Assises de l'agglomération du Grand Dole. Le thème retenu cette année, les « mobilités », avec la question « quels transports pour demain ? », a occupé les esprits à la fois des intervenants et du public.

La matinée s'est ouverte après les propos introductifs du maire de Dole, Jean-Claude Wambst, et de Danièle Bavoux, présidente du Conseil de développement durable. Le président du Grand Dole, Claude Chalon, a ensuite insisté sur le fait que « ces assises sont ouvertes à toutes les agglomérations du Pôle métropolitain et à l'ensemble du Pays dolois, pas seulement à l'agglomération, car on ne peut pas limiter les systèmes de transports urbains au périmètre du Grand Dole. »

Une meilleure articulation entre les modes de transport

Pour évoquer les transports, de nombreux intervenants avaient été invités, parmi lesquels Jean-Louis Héлары, directeur du Certu, centre de ressources sur les techniques urbaines (lire par ailleurs). Le spécialiste a notamment évoqué la mobilité au travers du prisme de l'étalement urbain. « Les aires urbaines ont doublé depuis vingt ans », a-t-il indiqué. Cela n'est pas sans conséquences. « Le kilométrage pour les déplacements augmente et provoque l'accroissement fort des dépenses en énergie pour les transports. » Jean-Louis Héлары a également plaidé pour

une meilleure articulation entre les différents modes et réseaux de transports, ainsi que pour le développement du covoiturage. Cet état des lieux des mobilités a servi de base aux échanges qui ont suivi, d'abord entre le directeur du Certu et l'auditoire, puis lors d'une table ronde qui a rassemblé le président Chalon, le directeur du Certu, mais aussi André Lamy, vice-président du conseil général du Jura, Pierre Mathieu, vice-président du conseil régional de Champagne-Ardenne et vice-président du GART, Jean-Claude Roy, vice-président du Grand Besançon chargé des transports, Gilbert Balaguer, adjoint au maire de Pontarlier, Alain Chrétien, président de Vesoul Agglomération, et Aline Billotte, vice-présidente de l'espace communautaire Lons Agglomération.

La gratuité des transports s'invite dans les débats

La gratuité des transports publics est souvent revenue dans ce débat, certains y étant favorables, comme Antoine Di Ciaccio, vice-président de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile. D'autres, à l'instar de Claude Chalon, préférant une accessibilité du plus grand nombre,

à l'aide de tarifs attractifs. L'après-midi s'est articulée autour de trois ateliers, co-animés par des intervenants extérieurs et des élus du Grand Dole. Les thèmes retenus étaient : la gratuité, les modes de transports « doux » (vélo, marche à pied) et le covoiturage « organisé ».

Le maintien des tarifs attractifs du réseau TGD est annoncé

A l'issue de ces temps de travail, Claude Chalon a livré ses conclusions sur cette journée d'assises. Selon l'élu, « il n'y a pas de territoire en développement si la question des mobilités n'est pas réglée ». Et le président du Grand Dole de considérer que « le territoire doit continuer à être attractif et solidaire ; il est donc important de se poser la question de "demain". » Claude Chalon a annoncé que seront maintenus les tarifs attractifs d'abonnement au réseau TGD, de 30 € au maximum pour une année. Il s'est également engagé « à ce que le Grand Dole travaille davantage sur la diversification des offres de transports dans le territoire, car il est important de maintenir le droit de chacun à se déplacer ».

Paroles d'intervenants



Danièle Bavoux, présidente du Conseil de développement durable, avec qui ont été co-organisées les Assises de l'agglomération.

« La mobilité doit devenir l'affaire de tous, si nous voulons un comportement solidaire et responsable. C'est la raison pour laquelle le Conseil de développement durable souhaite apporter sa contribution et que chaque membre du CDD doit porter la parole sur ce thème indispensable. »

Jean-Claude Wambst, maire de Dole.



« Il faut une solidarité collective pour l'ensemble du territoire. La question importante est que chacun puisse aller à son lieu de travail. Répondre à cette question permet d'assurer l'attractivité du territoire. »



Aline Billotte, vice-présidente de l'Espace Communautaire Lons Agglomération

« La gratuité pour les voyageurs, ce n'est pas la gratuité pour les collectivités. Et la gratuité est-elle synonyme de meilleure fréquentation du public ? Je pense que si on veut faire la gratuité dans les transports, il faut la faire respecter à l'ensemble de nos concitoyens, afin d'assurer l'égalité entre les territoires ruraux et les territoires urbains. »

Antoine Di Ciaccio, vice-président de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile



« Nous sommes une communauté d'agglomération de douze communes et 110 000 habitants. En 2014-2019 se dérouleront les travaux pour le premier tramway gratuit au monde. A Aubagne, nous avons mis la gratuité en place depuis trois ans et demi et la moyenne de fréquentation a augmenté de 150% ! Certaines lignes ont dépassé les 200 % de croissance Et tout cela, sans la perte de qualité des bus. Bien sûr, ce n'est pas la gratuité pour la collectivité. »



Alain Chrétien, président de Vesoul Agglomération

« Notre agglomération comprend 19 communes et 35 000 habitants. Pour les transports publics, nous sommes en délégation de service public depuis 1990. La gratuité est une illusion, il y a forcément un acteur économique qui paie, en l'occurrence les entreprises. »

Focus sur l'intervention de Jean-Louis Héлары

Directeur du Certu, centre de ressources sur les techniques urbaines.

Étalement des aires péri-urbaines, transports en commun ou co-voiturages ont été évoqués durant son intervention, qui a précédé la table ronde du matin.



Durant son intervention, Jean-Louis Héлары a évoqué l'étalement urbain. « C'est une réalité depuis l'après-guerre. Et ce n'est pas près de s'arrêter. Au niveau des aires urbaines, on a assisté au doublement des communes en 20 ans, autant dû aux logements qu'aux activités. »

Le directeur du Certu a indiqué que « les dépenses en énergie pour le logement ont connu peu de changements en vingt ans, mais les dépenses d'énergies pour les transports ont quant à elles été en forte augmentation dans le péri-urbain. » Et si dans les années 2000, l'évolution a été à la stabilisation du nombre de déplacements, « le nombre de kilomètres effectués a augmenté, avec 1 h 30 comme temps moyen de transport quotidien pour les Français et des déplacements au domicile qui restent structurants dans la gestion de la mobilité ».

Le responsable du Certu a également noté le « faible impact du covoiturage dans les transports périurbains, du fait d'une trop réduite articulation entre les réseaux ».

Sur les transports en commun, Jean-Louis Héлары a rappelé qu'en France « l'usager a l'impression de payer cher son titre de transport. C'est faux : il paie au grand maximum 30% du coût du service qu'il va emprunter. Le reste du coût est financé soit par les entreprises, soit par les collectivités via des subventions apportées aux réseaux de transports collectifs. »

Plaidant pour que ne soit pas construite une politique unique de transports, Jean-Louis Héлары a avancé des voies d'avenir. Selon lui, le transport ferré et le transport à la demande doivent être des maillages structurants du territoire, ainsi que le stationnement, « notamment en ville, qui est l'un des principaux leviers pour bâtir une politique de mobilité ». Il préconise aussi, « pour les déplacements en moyenne et courte distance, de travailler sur le vélo et la marche ».

Le directeur du Certu est également très favorable au co-voiturage. « Le taux de remplissage des voitures est de 1,1 passager. Si on passe à 2, on va pouvoir diminuer de nombreux déplacements en auto. Le co-voiturage est l'un des moyens pour y parvenir. »

Le succès de Rezo Pouce, système de covoiturage organisé



Aurélie Corbineau, coordinatrice de l'association Covoiturons sur le pouce, est intervenue lors des Assises de l'agglomération. L'association a mis en place le Rezo Pouce, « premier réseau d'autostop organisé », établi dans la région de Moissac (Tarn-et-Garonne). « Au départ, nous avons constaté en Midi-Pyrénées une augmentation des déplacements de 2% par an, entre 1990 et 2009, contre +0,9% par an au niveau national. Cela, en plus

d'une importance croissante des échanges interurbains et du contexte de l'augmentation de la précarité énergétique », rapporte Aurélie Corbineau.

La coordinatrice a également rappelé, chiffres à l'appui, que les foyers aux plus bas revenus se déplacent moins et qu'un foyer sur cinq ne dispose pas de véhicule. Pour cette raison, Rezo Pouce a été créé. Le dispositif intervient différemment des trois principales formes de covoiturage : de longue distance (ponctuelle et anticipée), régulière entre le domicile et école-travail, et spontanée.

« Ce système d'autostop organisé se fait avec des arrêts clairement signalés. Quant aux passagers et conducteurs, ils sont inscrits, afin de sécuriser au mieux tous les déplacements. » Parmi les aspects positifs de ce mode de transport, on peut citer « la mobilité rendue possible pour un plus grand nombre de personnes, la création de liens sociaux, ainsi qu'une réduction du budget transport. »