



AUTOSAISINE

« Les transports urbains en Bourgogne »

AVIS

présenté par

Simon GRAPIN

Membre de la Commission n° 3

« Infrastructures de transport, environnement, énergie »

SEANCE PLENIERE DU 3 MARS 2003

Sommaire

Introduction	p. 6
PREMIERE PARTIE : LES ENJEUX DES TRANSPORTS URBAINS	p. 8
1. L'importance économique de ce secteur	p. 8
1.1. Le poids croissant des déplacements	p. 8
1.2. Le Compte national transport voyageurs	p. 9
1.2.1. Les coûts	p. 9
1.2.2. Les nuisances	p. 11
1.2.3. Le temps	p. 12
2. Les transports et l'environnement	p. 12
2.1. La pollution	p. 12
2.2. Les consommations d'énergie en Bourgogne	p. 13
3. Les transports : un axe fort des politiques urbaines	p. 13
3.1. L'étalement des villes et les zones périurbaines	p. 14
3.2. Les centres villes	p. 15
3.3. Les livraisons en ville	p. 16
4. Un équilibre entre les modes de transport	p. 16
4.1. Les transports individuels : avantages/inconvénients	p. 16
4.2. Les transports collectifs : avantages/inconvénients	p. 17
4.3. Un nécessaire rééquilibrage	p. 17
SECONDE PARTIE : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS	p. 19
1. Les textes de cadrage	p. 19
1.1. Les lois	p. 19
1.1.1. La LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs)	p. 19
1.1.2. La LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie)	p. 19
1.1.3. La loi SRU (loi sur la solidarité urbaine et le renouvellement urbain)	p. 19
1.2. Le PDU (plan de déplacements urbains)	p. 19
1.2.1. Les objectifs	p. 19
1.2.2. Leur élaboration	p. 20
1.2.3. Les principales caractéristiques	p. 20
1.2.4. La mise en œuvre	p. 21
1.2.5. Les données à recueillir	p. 21
1.2.6. Le PDE (plan déplacement entreprise)	p. 22
1.3. Le SCOT (schéma de cohérence territoriale)	p. 22
1.3.1. Son objet	p. 22
1.3.2. Le SCOT : un document stratégique	p. 22
1.4. Le PLU (plan local d'urbanisme)	p. 23
1.5. Le schéma départemental de développement commercial	p. 23
1.6. Les contrats d'agglomération	p. 24
1.7. Les schémas de transports collectifs	p. 24

1.8. L'Agenda 21 local	p. 25
2. Les acteurs et leurs relations	p. 26
2.1. Les autorités organisatrices de transport (AOT)	p. 26
2.2. Les exploitants	p. 26
2.3. Les salariés	p. 27
2.4. Les clients	p. 27
2.5. Les relations contractuelles	p. 28
3. Le financement des transports urbains	p. 29
3.1. Le versement transport	p. 29
3.2. La participation des collectivités territoriales	p. 30
3.3. Les recettes commerciales	p. 30
3.4. L'Etat	p. 30
3.5. Le taux de couverture	p. 30
3.6. Les tarifs	p. 31
TROISIEME PARTIE : LES RESEAUX BOURGUIGNONS	p. 32
1. Description des réseaux	p. 32
1.1. Carte des réseaux bourguignons	p. 32
1.2. Caractéristiques principales	p. 33
1.3. Présentation synthétique des réseaux	p. 33
2. Les questions évoquées lors des auditions	p. 38
2.1. La qualité du service	p. 38
2.2. La sécurité dans les transports	p. 39
2.3. L'intermodalité	p. 40
2.3.1. Ses différentes formes	p. 40
2.3.2. Sa mise en oeuvre	p. 41
2.3.3. Des exemples d'intermodalité en France	p. 42
2.4. La question des personnes à mobilité réduite	p. 43
2.5. Le transport à la demande	p. 44
2.6. Les transports « urbains » dans les communes « rurales »	p. 44
2.7. L'utilisation des technologies dites « propres »	p. 44
2.8. La mise en oeuvre des PDU	p. 45
2.9. Le point de vue des usagers.....	p. 46
Conclusion	p. 47
Propositions	p. 48
Bibliographie	p. 54
Annexes	p. 58

Remerciements

Jean-Marie ATTARD, Directeur du service Transports, COMADI
 Michel AUBERT, Délégué CFTC, Les rapides de Bourgogne, Auxerre
 Cédric AULOY, Responsable transports, Conseil général de la Côte d'Or
 Pascal BAILLY, UD CFDT Nièvre
 Henri BLACHAS, Association icaunaise des usagers de transport
 Dominique BOURBAO, Chargée de mission, Ville de Nevers
 François BOURGUENOLLE, Ingénieur en chef, Services techniques, Mairie de Beaune
 Carole BRAHIER, Secrétaire du comité d'entreprise, Société de transports de l'agglomération chalonnaise
 Maurice CANCHON, FNAUT Bourgogne
 Marie-Jeanne CERNEAU, Responsable marketing et communication Les Rapides de Saône-et-Loire, Chalon sur Saône
 Jean-Marc CLEMENT, Service TER, SNCF Chalon-sur-Saône
 Paul DECERLE, Responsable Service transports, Communauté urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines
 Hélène DENIS, documentaliste, OREB
 Philippe DEVIS, directeur, OREB
 Chantal DUCHENE, Secrétaire générale, Groupement des Autorités Responsables de Transport, Paris
 Sabine DUMOULIN, Responsable marketing, Les rapides de Bourgogne, Auxerre
 Fabien DUPREZ, Chargé d'études, Service mobilité transports, CERTU, Lyon
 Christelle FAMY, Transports et communications, nouvelles technologies de communication, Conseil régional de Bourgogne
 Guy FERREZ, Maire d'Auxerre
 Jacky FORQUET, Responsable régional TER, SNCF, Dijon
 Philippe FROISSARD, Direction Transports et communications, nouvelles technologies de communication, Conseil régional de Bourgogne
 Cyril GALTIER, Société d'économie mixte Nièvre aménagement
 Capitaine GAUTHIER, Police nationale, Chalon-sur-Saône
 Françoise GEREY, Directeur du service déplacements, Communauté d'agglomération Chalon-Val-de-Bourgogne
 André GERVAIS, Adjoint délégué à l'équipement urbain, Ville de Dijon
 Christiane GIL, Vice-Présidente, Comité d'exploitation pour l'électrification et l'amélioration des dessertes Auxerre-Paris
 Pascal GOURBEYRE, Directeur TER, SNCF, Nevers
 Christine GRANGERAI, Responsable secteur transports, SIVOM de l'agglomération de Nevers
 Brigitte GUICHARD, Directrice, Société de transports de l'agglomération chalonnaise
 Jean-Paul GUIGUE, Association d'usagers FNAUT
 Gérard HENRY, Président de la commission « transport, déplacement et qualité de l'air », SIVOM de l'agglomération de Nevers
 Pierre JACOB, Vice-président de la communauté d'agglomération, Chalon Val de Bourgogne
 Alain JEANBLANC, Chargé de mission veille et environnement, EDF Bourgogne
 Jean LANCRAVY, Conseiller général de Saint-Florentin, Conseil général de l'Yonne
 Pascale LAUSSEUR, Maire-adjoint, Ville de Chalon-sur-Saône
 Bertrand LEGOFF, Directeur, Communauté de communes de l'Auxerrois
 Pierre LERCH, Directeur de l'agence intercommunale d'urbanisme, COMADI
 Nicolas MARTIN Directeur général, Communauté de communes du Sénonais
 Dominique MAZAL, Directeur du service des transports, Conseil général de la Nièvre

Véronique MENER, Responsable marketing, STRD, Dijon
Ludia MEUNIER, Déléguée du personnel Société STUNIV, Nevers
William MEUNIER, ADEME, Dijon
Anne MEYER, Responsable clientèle, exploitation, recherche, UTP, Paris
Jacky MICHEA, Direction départementale de l' Equipement, Dijon
Maurice MILLET, Secrétaire du Comité d'entreprise, STRD, Dijon
Hubert MOISSENET, Président de la Communauté de communes de l'Auxerrois
Christian NICOLLE, Service TER, SNCF, Etablissement d'exploitation de Chalon-sur-Saône
Hervé NIEL, Directeur départemental de la Sécurité publique de la Côte d'Or
Jean-Pierre OHLEYER, Service transports, Conseil général de Saône-et-Loire
Carlos OLIVEIRA, Conseiller municipal, Communauté d'agglomération Confluences Nevers
Philippe PAUCHET, Directeur délégué pôle stratégie, SNCF, Dijon
Maguy PETITJEAN, Directrice transports et déplacements, Communauté d'agglomération Chalon-Val-de-Bourgogne
Jean-Pierre PHILIBERT, Directeur, Les Rapides de Bourgogne, Auxerre
Pierre PRIBETICH, Vice-président de la COMADI
Lucien REPIQUET, FNAUT Bourgogne
Christian REY, Directeur adjoint de la Société STUNIV, Nevers
Samuel RIBLIER, Adjoint au directeur, Communauté de communes de l'Auxerrois
Christophe RICHARD, Service Transports et communications, nouvelles technologies de communication, Conseil régional de Bourgogne
Jean-Claude ROY, Conseiller municipal délégué aux transports, Communauté d'agglomération du Grand Besançon
Pascal ROZE, Directeur Transports et communications, nouvelles technologies de communication, Conseil régional de Bourgogne
Jacques THEVENIN Association d'usagers FNAUT
Hubert THURA, Premier vice-président de la communauté d'agglomération, Chalon Val de Bourgogne
Jacques VAUSSANVIN, Direction des travaux, Services techniques de la Ville de Dijon
Laurent VERSCHELDE, Directeur SNCF, Etablissement d'exploitation de Chalon-sur-Saône
Bernadette VIENNOT, Directeur régional du travail des transports Bourgogne Franche-Comté
Brigitte VILLA, Responsable STUNIV, Nevers
Alain ZALESKY, Directeur SNCF, Etablissement d'exploitation d'Auxerre

Introduction

S'intéresser aux transports urbains est un exercice plus complexe qu'il n'y paraît au premier abord. En effet, il est apparu rapidement à la commission n° 3, au fil des auditions, tout un ensemble d'implications et d'interrelations avec d'autres champs, en particulier celui bien plus large des déplacements urbains et des différentes modalités de transport, celui de l'intercommunalité, celui des politiques d'aménagement des villes et du partage de l'espace public, celui aussi de l'environnement et des économies d'énergie.

Etudier les transports urbains, c'est aussi s'intéresser à la vie dans la ville, à ses fonctions et à ses évolutions. La question des transports ouvre sur la question de l'habitat et des déplacements, l'aisance des déplacements étant l'un des facteurs de l'attractivité du lieu de vie.

Cette question se pose actuellement de façon cruciale dans les agglomérations bourguignonnes comme dans les autres régions et plus largement dans les autres pays. Un constat a pu être fait : la demande de déplacement ne cesse de s'accroître. Aussi, il devient manifeste qu'un modèle de croissance continue des transports sur le mode actuel est incompatible avec le souci d'un développement durable des villes. Le parti pris des dernières années d'offrir largement l'espace urbain à la voiture individuelle a comme conséquence une ville polluée, sonore et dangereuse. Les centres villes se dépeuplent au profit de la périphérie résidentielle. Comment alors conserver l'attractivité des centres ville ? Comment aussi réinventer une ville plus mobile ?

Dans son intervention sur le « développement de la mobilité, quels enjeux pour la Bourgogne, Jean-Jacques BAVOUX, Professeur de géographie au Laboratoire THEMA CNRS de Dijon a noté que « la mobilité des Bourguignons rejoint tout à fait les normes de l'ensemble du pays par sa croissance générale et désordonnée. La demande de déplacements en véhicules individuels ne cesse d'augmenter. Face à elle, les décideurs ne savent répondre que par une augmentation de l'offre, c'est-à-dire des améliorations d'équipements, lesquelles génèrent automatiquement, en une implacable boucle de rétroaction positive, une montée en puissance des demandes et une exacerbation des problèmes posés, notamment en matière d'environnement »¹.

La commission n° 5 du Schéma national d'Aménagement du territoire a bien mis en lumière la nécessité d'une réflexion globale sur le transport collectif, toutes autorités organisatrices confondues. La région Bourgogne au travers de son Schéma régional des transports collectifs s'est engagée dès 1997 sur cette voie.

La commission n° 3 s'est donnée comme objectif de réaliser un état des lieux des transports urbains en Bourgogne en étudiant dans chacun des quatre départements bourguignons, la situation des transports, les problèmes rencontrés et les projets en cours. Elle s'est intéressée en particulier à la mise en place des transports dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains. Elle s'est demandée comment, par la mise en œuvre d'une approche globale des transports dans la ville, les élus des collectivités ont pu concilier les deux impératifs du développement économique et de l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

¹ « Les assises de l'environnement » - Conseil régional de Bourgogne - novembre 2001.

Dans un premier temps, cet avis mettra en évidence l'importance de ce secteur, les enjeux des transports urbains dans les agglomérations. Dans un second temps, il rappellera le cadre général dans lequel appréhender ce secteur : les aspects législatifs et réglementaires, son organisation et ses acteurs, les outils de sa mise en œuvre, son financement.

Il traitera ensuite des réalités locales des réseaux de transports urbains bourguignons et abordera les différentes questions les plus fréquemment posées, comme celle de la qualité et de l'attractivité des transports, de la sécurité, des publics spécifiques.

Il proposera enfin un certain nombre de pistes en s'appuyant sur des projets ou des réalisations.

PREMIERE PARTIE : LES ENJEUX DES TRANSPORTS URBAINS

1. L'importance économique de ce secteur

1.1. Le poids croissant des déplacements

Des tendances nationales lourdes ont pu être dégagées.

D'après Jean Pierre ORFEUIL, professeur à l'Université de CRETEIL et chercheur à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité)², la mobilité elle-même n'augmente plus et se trouve même sur une tendance légèrement décroissante. Le développement des grandes surfaces et des loisirs à la maison, les services d'information téléphoniques, et la part croissante des inactifs dans la population contribuent à la baisse de la mobilité.

Les modes de satisfaction des besoins de mobilité connaissent pourtant quant à eux, des mutations contrastées. En douze ans, l'usage de la marche à pied a régressé d'un tiers, celui des deux roues de moitié ; l'usage des transports publics est resté stable, tandis que l'usage de l'automobile a nettement progressé et davantage encore en tant que conducteur qu'en position de passager.

Evolution des déplacements de 1982 à 1994

	Niveau en 1994	Evolution 82/94
Nombre de déplacements /personne/jour	3,2	- 6 %
Par mode principal :		
- Marche	0,75	- 35 %
- Deux roues	0,13	- 55%
- Voiture particulière	2,03	+ 23 %
- Transport public	0,29	0 %
Distance totale /jour	22,9 km	+ 30 %
Budget temps quotidien	55,0 minutes	- 1 %
Vitesse générale de déplacement	25,3 km/h	+ 34 %

Source : ADEME Bourgogne

Ces évolutions s'accompagnent d'une croissance forte des distances parcourues. Chaque Français parcourt aujourd'hui 23 kilomètres dans un jour de semaine habituel (hors déplacement à longue distance), soit un tiers de plus qu'il y a douze ans. L'OREB³ a constaté qu'en moins de vingt ans, les distances parcourues, tous modes de transports confondus, se sont accrues de 15 % sous l'effet, notamment de la péri urbanisation.

La vitesse globale augmente parce que nous utilisons moins les modes lents et davantage les modes motorisés.

En outre, les modifications des rythmes professionnels, l'augmentation des temps libres, les évolutions des modes de vie entraînent de nouvelles organisations du temps. Les motifs de déplacement et les

² Source : Magazine Urbanisme hors série n° 12 - Avril 1999.

³ Source : Rencontres « perspectives énergétiques pour la Bourgogne à l'horizon 2020 » - 7 novembre 2002.

modèles de mobilité se sont transformés, les lieux de loisir se sont éparpillés, multipliés et, de plus en plus de visiteurs viennent dans les villes⁴.

1.2. Le Compte national du transport voyageurs (CNTV)

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) a remis en 1998 au Ministre de l'Équipement des transports et du logement, un rapport sur le compte national du transport de voyageurs. Ce travail, réalisé en concertation avec 16 organismes représentatifs du transport de voyageurs, avait pour objectif de mieux connaître les coûts directs et indirects du transport de voyageurs et leur mode de financement afin de disposer ainsi d'une base de données économiques reconnue et partagée. Cette étude, appelée Compte national du transport de voyageurs, répond aux questions suivantes :

- Qui dépense ? Combien ? Dans quels modes de déplacements ?
- Quel est le coût des nuisances générées par le transport de voyageurs ?
- Quel budget temps les usagers consacrent-ils aux différents modes de déplacements ?

1.2.1. Les coûts

Ce rapport dresse un premier constat : les transports voyageurs représentent une lourde charge. Le Compte national du transport de voyageurs nous apprend notamment que les dépenses directes de transport de voyageurs, fonctionnement et investissement, liées à tous les modes de transport de voyageurs et à tous les financeurs s'élèvent à :

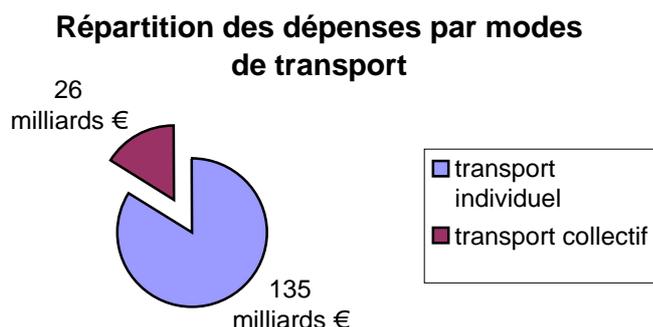
161 milliards d'euros, soit 2700 euros par personne et par an (toutes taxes comprises), ce qui représente 12,5 % du PIB.

Ce chiffre peut être comparé à la dépense nationale de logement de 251 milliards d'euros, soit 19 % du PIB ou 4 300 euros par personne et par an.

Parmi les modes de transport, on distingue :

- les transports collectifs : autobus, autocars, métros, tramways, trains, vols intérieurs à la France métropolitaine, construction et entretien de la voirie imputables à la circulation de ces véhicules,
- les transports individuels.

Parmi les dépenses directes, 84 % sont consacrées aux transports individuels. Sur 161 milliards d'euros, 26 milliards d'euros seulement concernent les transports collectifs contre 135 milliards d'euros pour les transports individuels.



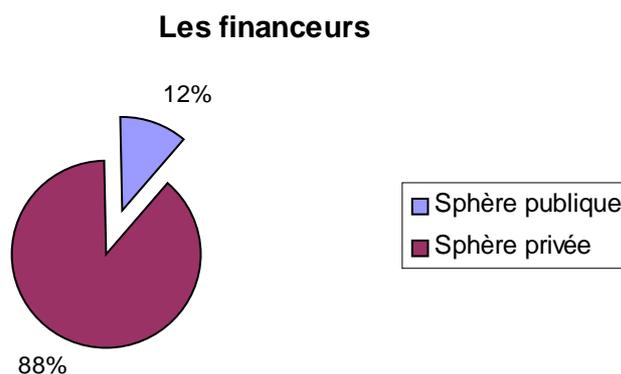
⁴ Source : La lettre de l'INRET

Parmi les financeurs, on distingue :

- la sphère publique (Etat, collectivités locales),
- la sphère privée (ménages, entreprises, établissements financiers, etc.).

Les dépenses directes sont financées à raison de 12 % par la sphère publique, soit 19 milliards d'euros et 88 % par la sphère privée, soit 142 milliards d'euros.

Plus de 60 % de l'argent public consacré au transport de voyageurs est affecté aux transports collectifs. L'Etat et les collectivités locales accomplissent un véritable effort pour les développer.



Les dépenses de transport collectif urbain de province en 1999 et 2000

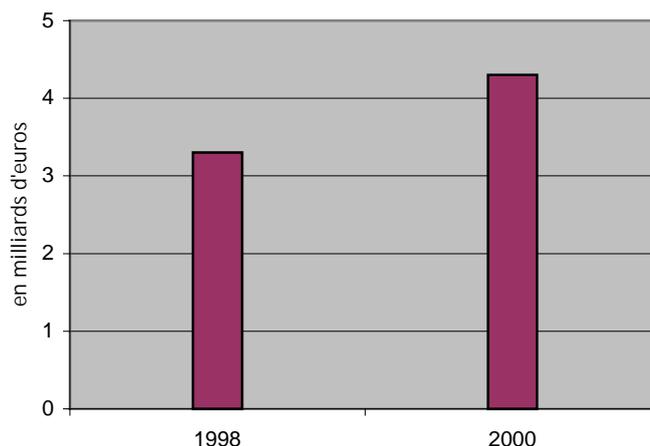
Ces dépenses ne représentent qu'une part infime du total des dépenses liées aux transports, à savoir : 2,6 % du total.

Le CERTU a réalisé un rapport d'actualisation (mis à jour en septembre 2002) portant uniquement sur ces dépenses en 1999 et 2000.

Les résultats marquants sont les suivants :

- une dépense globale de 4,3 milliards d'euros en 2000 contre 3,3 milliards d'euros en 1998, soit une augmentation de 30 % en 2 ans,

Evolution des dépenses de transport collectif urbain de province



- une très forte augmentation des investissements qui sont plus que multipliés par deux entre 1998 et 2000, passant de 0,7 milliard d'euros à 1,5 milliard d'euros. Ces investissements sont essentiellement tirés par les gros réseaux qui ont construit des transports en commun en site propre pendant cette période,
- une nette augmentation des participations de l'Etat qui passent de 0,14 milliard d'euros en 1998 à 0,29 milliard d'euros en 2000,
- une quasi-stagnation des recettes tarifaires entre 1998 et 2000 à 0,8 milliard d'euros qui résulte principalement des tarifications sociales mises en place par les autorités organisatrices.

1.2.2. Les nuisances

Le Compte national du transport de voyageurs propose également une évaluation du coût des nuisances générées par le transport de voyageurs : accidents, pollution atmosphérique locale, bruit, effet de serre. La confrontation des recommandations du Commissariat général du Plan (rapports Boiteux de 1994 et 2001) avec de nombreuses références scientifiques a permis au comité technique d'évaluer ce coût à 22 milliards d'euros, soit 1,3 % du PIB.

Le coût des nuisances se décompose ainsi :

- les accidents : 12,9 milliards d'euros,
- le bruit : 2 milliards d'euros,
- la pollution atmosphérique : 4,8 milliards d'euros,
- l'effet de serre : 2,3 milliards d'euros.

Ce coût est encore mal appréhendé.

Le bruit que font les différents moyens de transport gêne un Français sur quatre, particulièrement en ville⁵. Par ailleurs, les consommations d'espace, la congestion, la pollution des sols, les atteintes aux paysages, les effets de coupures ne sont pas monétarisés dans le Compte national transport voyageurs, mais devraient l'être. Ces nuisances sont générées à 95 % par les transports individuels.

Quant à l'espace consommé par le transport de voyageurs, il représente 6 400 km² soit 1,2 % du territoire national. Ce sont les transports individuels qui consomment 92 % de cet espace.

1.2.3. Le temps

Le Compte national du transport de voyageurs reconstitue le temps réellement passé dans les différents modes de transport (souvent différent du temps ressenti).

Chaque Français passe en moyenne 50 minutes par jour dans les transports.

24 % de ces 50 minutes sont passés dans les transports collectifs, toutes distances.

86 % de ces 50 minutes sont consacrés aux déplacements locaux, c'est-à-dire effectués à moins de 100 km du domicile.

Le Compte national du transport de voyageurs (CNTV) constitue un cadre de référence national pour les collectivités locales qui doivent élaborer des « comptes déplacements ». Ceux-ci sont une déclinaison locale du CNTV. Ils sont rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (article 113 de la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain).

2. Les transports et l'environnement

2.1. La pollution

Les transports ont un impact fort sur l'environnement. Selon les études réalisées par l'ADEME, leur part parmi les différentes sources d'émissions atmosphériques de gaz à effet de serre, est de 24 %. Entre les années 1990 et 1999, elle a augmenté de 16 %, soit bien plus que d'autres secteurs comme le bâtiment ou l'industrie qui ont ralenti, voire freiné leur progression.

Les transports en ville sont responsables du rejet dans l'atmosphère de :

- 66 % du monoxyde de carbone (CO),
- 75 % des composés organiques volatils (COV),
- plus de 40 % du gaz carbonique (CO₂).

Ces émissions sont principalement le fait des voitures particulières et des véhicules utilitaires. Les transports collectifs ne sont responsables que de moins de 5 % de ces émissions.

⁵ Source : ADEME - Déplacements urbains juillet 2000.

2.2. Les consommations d'énergie en Bourgogne

Les consommations d'énergie concernant les transports (dont les produits pétroliers représentent 89 %) ont augmenté de 18 % entre 1990 et 2000⁶.

Lors des Assises de l'environnement organisées au Conseil régional de Bourgogne en novembre 2001, le professeur BAVOUX, professeur de géographie à l'UFR Géographie Dijon, constate : « toutes ces circulations entraînent de nombreuses nuisances pour les Bourguignons. Il faudrait de toute urgence prendre en compte leurs très importants coûts sociaux (consommation d'espace, effets de coupure, pollutions diverses, nuisances phoniques, atteintes aux paysages, embouteillages, insécurité, etc.).

« A quand une évaluation chiffrée sérieuse et sans concession de cette part négative du bilan circulatoire bourguignon ? » interroge-t-il.

L'OREB⁷ indique que « la maîtrise de l'énergie constitue l'un des enjeux majeurs du XXI^e siècle (...). Les transports représentent en Bourgogne le deuxième secteur de consommation devant l'industrie. La Bourgogne constitue un carrefour des voies de communication et le trafic principalement routier est en augmentation. La route représente ainsi 87 % des consommations d'énergie des transports en Bourgogne (...). La consommation d'énergie par les transports a augmenté de 22 % entre 1989 et 2000 ; cette augmentation est presque entièrement due à celle des consommations de gazole : plus 72 % sur la période ».

Ce même observatoire⁸ fait le constat d'une baisse technique des consommations d'énergie des voitures. Mais « les améliorations techniques ne suffisent pas à maîtriser les consommations d'énergie qui augmentent globalement. La réduction des consommations unitaires diminue le coût d'usage des véhicules et contribue à générer des trafics additionnels. Les effets de l'amélioration technique sont également contrebalancés par le comportement des usagers, l'achat de voitures plus puissantes et plus équipées, l'usage plus intensif de la voiture, même sur de petits trajets ».

Les décisions prises aujourd'hui par les collectivités territoriales dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'organisation des transports conditionnent davantage les niveaux de consommation énergétiques de la Bourgogne d'ici 20 à 30 ans que les choix technologiques effectués.

3. Les transports : un axe fort des politiques urbaines

Une relation étroite existe entre les politiques urbaines, habitat, équipements et services, développement économique, action foncière et les systèmes d'offre de transport permettant de répondre à la demande de déplacement.

⁶ Source : Rencontre « perspectives énergétiques pour la Bourgogne à l'horizon 2020 » OREB - 7 novembre 2002.

⁷ Source : Bilan énergétique de la Bourgogne 1989-2000 – rapport technique – OREB - mai 2002.

⁸ Rapport technique « deux scénarios énergétiques pour la Bourgogne à l'horizon 2020 – OREB - avril 2002.

3.1. L'étalement des villes et les zones périurbaines

Des liens forts et réciproques existent entre urbanisme et transport. Les pratiques de déplacement dépendent elles-mêmes de l'organisation des lieux de la ville où se déroulent les activités : logement, emploi, commerces, loisirs.

La croissance des villes s'est largement faite de façon spontanée sans que les politiques n'aient pu la maîtriser. L'un des problèmes majeurs qui se pose dans les agglomérations est celui de l'étalement urbain. Celui-ci s'explique par de nombreux facteurs bien connus, liés en particulier au prix du foncier et au faible taux d'imposition locale. Les aides au logement et vers l'accession et la construction neuve ont essentiellement profité à la périphérie. Cet élargissement des périmètres génère une augmentation des déplacements entre les zones, sans utilisation optimale des infrastructures existantes.

En Bourgogne, comme sur l'ensemble du territoire national, l'activité professionnelle s'exerce le plus souvent dans les centres villes et génère des déplacements quotidiens domicile-travail (ou déplacements pendulaires).

Le schéma régional des transports collectifs de Bourgogne indique d'ailleurs un fort développement de l'habitat des communes périurbaines et un taux de progression du nombre d'habitants de plus de 50 % entre 1982 et 1990.

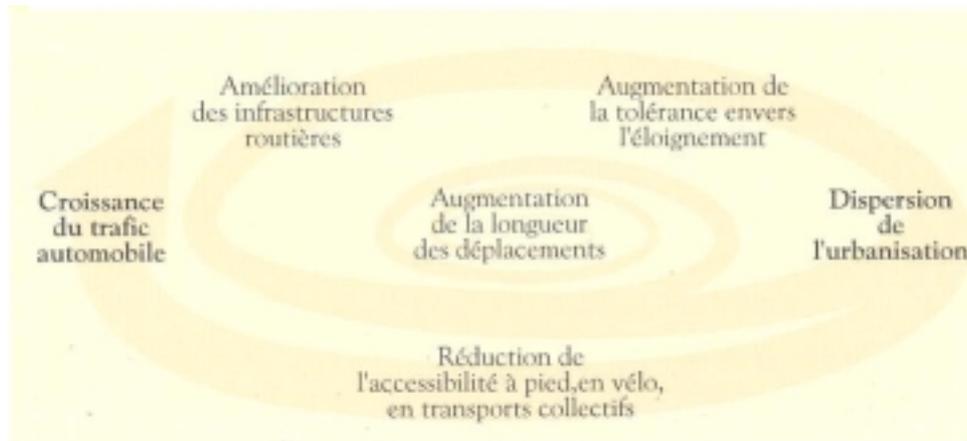
Aussi, conviendrait-il d'appréhender la globalité des déplacements et notamment des trajets domicile-travail.

Une démarche cohérente devrait traiter cette question sur un territoire au moins égal à un bassin d'emploi. Le niveau de réflexion pour mener une politique de transports adéquate ne peut être que celui de l'intercommunalité.

L'enjeu majeur de cette réflexion est alors de ralentir la périurbanisation et de densifier l'agglomération principale pour mieux valoriser et rentabiliser les services (et, notamment, les transports collectifs), mais aussi, de façon complémentaire, de restaurer une forme d'organisation spatiale qui assure le maximum de proximité géographique et un accès le plus large possible aux services.

Les problématiques liées à l'étalement de l'espace urbanisé, la séparation des activités et l'augmentation du trafic automobile s'inscrivent alors dans une spirale sans fin.

La spirale de l'étalement urbain et de l'automobile



source : C.E.R.T.U., *Les plans de déplacements urbains, guide 1996.*

3.2. Les centres villes

Les habitants des centres villes souhaitent le plus souvent limiter l'accès des voitures particulières au centre ; ils se plaignent de l'engorgement par les voitures et des nuisances qu'elles engendrent : bruit, pollution, risques. Et effectivement, force est de constater que l'espace urbain est occupé majoritairement par la voiture.

Aussi, pour éviter qu'un nombre croissant d'habitants de centres villes n'émigrent vers des zones périurbaines moins denses et plus paisibles, les collectivités territoriales cherchent à redonner une qualité de vie au centre ville et à créer ou recréer davantage d'espaces de convivialité.

En lien étroit avec cette recherche de « réappropriation » de la ville par ses habitants, se pose la question des possibilités de stationnement, d'une part pour les riverains, d'autre part pour les habitants des périphéries se rendant au centre ville. Les recherches effectuées sur l'utilisation des transports mettent en évidence que l'existence ou non d'une possibilité de se garer au centre ville est absolument déterminante pour le choix du mode de transport : s'il est difficile de trouver une place de stationnement, alors les personnes feront en majorité le choix des transports collectifs. A l'inverse, les possibilités de stationnement de sa voiture à proximité de son lieu de destination incitent à utiliser son véhicule personnel.

3.3. Les livraisons en ville

Les études menées par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) révèlent que les livraisons représentent en moyenne plus de 20 % des déplacements motorisés en ville.

Sous l'effet des réductions des espaces de stockage des magasins et de la congestion de la ville, le nombre des livraisons s'est fortement accru. On peut constater que des livraisons sont effectuées, plusieurs fois par jour, par exemple vers des pharmacies ou des opticiens... Celles-ci sont réalisées le plus souvent par des véhicules de faible capacité mais parfois aussi par des poids lourds.

Plusieurs collectivités bourguignonnes recherchent activement des solutions pour limiter la présence des poids lourds dans le centre ville.

Cette question des livraisons ne sera pas traitée en tant que telle dans cet avis, mais elle est l'une des composantes du problème des transports.

4. Un équilibre entre les modes de transport

Chaque mode de transport a sa légitimité, ses avantages et ses inconvénients.

4.1. Les transports individuels : avantages/inconvénients

Les transports individuels	
Avantages	Inconvénients
Une desserte fine	Une facture humaine lourde (accidents)
La rapidité	Une facture sociale : coût de la voiture : 350 €/mois en moyenne
La souplesse d'utilisation	Une inégalité d'accès à la voiture
	Une facture environnementale

Avantages de la voiture : les temps de parcours moyens sont plus courts en transport individuel qu'en transport collectif : la vitesse moyenne d'un déplacement porte à porte est de 25 km/h en voiture pour 15 km/h pour un voyage en transport en commun. La souplesse est plus grande : pas de contraintes horaires, pas de trajet imposé. De plus, la France dispose de plus d'1 million de km de voirie⁹.

Inconvénients : ce sont les 12,5 milliards d'euros de coûts d'accidents (pour 12.9 milliards d'euros pour l'ensemble du trafic voyageur).

L'accès à la voiture reste inégal, car :

- 21 % des ménages ne possèdent pas de voiture¹⁰ et, parmi les 25 % de ménages les plus aisés, 9 % n'ont pas de voiture, contre 37 % parmi les 25 % de ménages les moins aisés,
- 25 % des ménages ont 2 voitures,
- 1/3 de la population n'a pas accès à la voiture (les jeunes, notamment).

⁹ Source : CERTU.

¹⁰ Source EPCV enquête population condition de vie.

Concernant le coût environnemental, nous l'avons vu, 95 % des nuisances du transport voyageur (la pollution de l'air, l'effet de serre et le bruit) sont dues au transport individuel. De même, 92 % de l'espace consommé par le transport de voyageurs est occupé par la voiture.

4.2. Les transports collectifs : avantages/inconvénients

Les transports collectifs	
Avantages	Inconvénients
Des modes de déplacement sûrs (2 % du coût des accidents)	Une desserte du territoire moins fine
La garantie du droit au transport pour tous	Des vitesses moyennes encore peu compétitives
Des moyens de déplacement respectueux de l'environnement	Des amplitudes, des fréquences et une régularité à améliorer

Avantages : les transports collectifs offrent des possibilités de tarifs sociaux et permettent de ce fait une possibilité de déplacement aux personnes les plus défavorisées.

Ils génèrent 4 fois moins de nuisances que les transports individuels.

Inconvénients : des problèmes d'accessibilité aux transports collectifs restent importants car les études montrent que :

- 23 % des Français habitent à plus de 10 minutes à pied de tout arrêt de transport en commun et ce taux atteint 54 % en milieu rural,
- 57 % des Français habitent à plus de 10 minutes à pied de tout arrêt de TC desservi le dimanche (enquête EPCV 2000),
- 77 % des Français habitent à plus de 10 minutes à pied de tout arrêt de TC desservi après 22 heures (enquête EPCV 2000)¹¹.

A noter aussi que pour l'exploitant d'un réseau de transport en commun, les encombrements de la circulation représentent une perte de temps et de clients.

4.3. Un nécessaire rééquilibrage

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients selon les critères considérés. Les transports individuels occupent actuellement une position hégémonique sur le marché du transport des voyageurs : 84 % de dépenses directes pour 84 % du trafic voyageur (CERTU).

Cette place prépondérante de la voiture ne présente pas que des avantages : un rééquilibrage paraît nécessaire. Notre société évolue vers une plus grande autonomie des individus par rapport aux territoires qu'ils utilisent. Lutter contre le principe même des transports individuels pratiques, immédiatement disponibles, confortables et rapides paraît peu réaliste.

Il ne s'agit pas de vouloir limiter la mobilité en ville en prenant la voiture comme bouc émissaire, mais de la gérer au mieux, de l'aménager en prenant en compte les objectifs de développement durable.

¹¹ Source : CERTU – EPCV – 2000.

Pour l'OREB, « l'organisation des déplacements régionaux et urbains relève des collectivités locales. Leur intervention peut porter sur le développement des transports collectifs, l'organisation du stationnement et le partage de la rue entre circulations piétonne, cycliste et automobile. Les équipements favorisant l'usage de la voiture ont longtemps été privilégiés.

Au travers des plans de déplacements urbains, la récente loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie incite les villes à repenser l'organisation des transports et à rééquilibrer la part réservée aux différents modes de transport afin de diminuer le trafic automobile ».

SECONDE PARTIE : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS

1. Les textes de cadrage

1.1. Les lois

Trois lois constituent principalement le socle des textes concernant les transports urbains :

1.1.1. La LOTI

La LOTI, loi d'orientation sur les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 instaure le droit au transport : il s'agit d'assurer à tous, à un coût raisonnable pour la collectivité, la possibilité de se déplacer. Avec les lois de décentralisation de 1983, elle reconnaît aux transports collectifs le caractère de service public et confie aux collectivités le soin de les organiser et aussi de les financer. Avec les Plans de déplacements urbains (PDU), elle introduit le concept de politique globale de déplacements.

1.1.2. La LAURE

La LAURE, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n° 96-1236 du 30 décembre 1996 fixe comme objectifs la diminution de la pollution atmosphérique et de la consommation énergétique ; les PDU sont rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cette loi affirme la nécessité de rééquilibrage des différents modes de transport.

1.1.3. La loi SRU

Enfin, la loi SRU relative à la solidarité urbaine et au renouvellement urbain n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 introduit la question de la lutte contre la ségrégation sociale et spatiale et la prise en compte de l'effet de serre. Avec les lois sur l'aménagement durable du territoire, celle de l'intercommunalité, elle permet de mieux coordonner les politiques de déplacement et d'aménagement et de redonner tout son sens à la notion de projet urbain.

Ces lois votées dans des logiques différentes fournissent aux collectivités un cadre dans lequel elles doivent rendre cohérentes les politiques de déplacement, de stationnement et d'urbanisation. Leur application passe par la mise en œuvre de plusieurs dispositifs.

1.2. Le Plan de déplacements urbains (PDU)

Institués par la LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs), les PDU définissent les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Ils visent notamment à une utilisation rationnelle de la voiture, tout en intégrant à la réflexion le vélo, la marche et les transports collectifs.

1.2.1. Les objectifs

Il s'agit d'assurer, d'une part, un équilibre entre les besoins de mobilité et la protection de la santé et de l'environnement et, d'autre part, un usage coordonné des différents modes de déplacement.

Cela implique notamment :

- une diminution du trafic automobile,
- le développement des transports en commun et des modes économes et moins polluants (deux roues, piétons),
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie afin de le rendre plus efficace,
- la mise en place d'une politique de stationnement pour assurer les livraisons,
- l'encouragement des entreprises à favoriser le transport de leur personnel (transport collectif ou co-voiturage),
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée des différents modes.

La loi SRU précise de plus qu'il convient de définir un calendrier des décisions et réalisations et que la mise en conformité avec la loi doit être achevée avant le 13 décembre 2003.

1.2.2. Leur élaboration

Les plans de déplacements urbains sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Mais plusieurs agglomérations bourguignonnes de moindre taille ont entamé cette démarche du fait de son réel intérêt ; c'est le cas de la communauté de Chalon-sur-Saône Val de Bourgogne et de la Communauté d'agglomération de Nevers qui ont fait le choix d'entamer cette procédure en l'adaptant à leur réalité locale et à leurs moyens.

Ces Plans sont élaborés par les autorités organisatrices de transport ou par l'EPCI chargé de l'élaboration du SCOT. Les services de l'Etat, de la Région et des Départements sont associés à son élaboration ; les associations sont également consultées. Les PDU sont soumis à une enquête publique.

1.2.3. Les principales caractéristiques

Les principales caractéristiques d'un PDU sont :

- l'intermodalité. Tous les modes de déplacement sont traités, la réflexion dépasse la simple étude de circulation. Pour cela, il est indispensable de réunir chacun des partenaires transports,
- l'intercommunalité. Le plan ne peut se réaliser qu'à l'échelle intercommunale. Le PDU constitue un outil qui dépasse les limites institutionnelles usuelles et qui légitime la réflexion à une échelle adaptée à la mobilité urbaine contemporaine. Lors de l'audition réalisée à Dijon, il est apparu que le périmètre du SCOT pouvait être le niveau adéquat de réflexion,
- l'approche transversale. Le PDU met en évidence des liens qui existent entre les déplacements et les autres composantes de la ville : économie, urbanisme, épanouissement social, qualité environnementale, etc...,

Le PDU constitue un outil intermédiaire entre la planification et l'opérationnel. En établissant des actions à moyen terme (5 ans), le PDU est un bon intermédiaire entre un outil de pure planification et le projet. Il permet d'explorer et d'anticiper le futur tout en engageant les décideurs sur des étapes concrètes.

1.2.4. La mise en œuvre

- Une première étape consiste à recenser les études et les informations souvent disséminées au sein de divers organismes. Les « enquêtes ménages déplacements » (EMD) sont, dans ce cadre, des outils essentiels pour comprendre les phénomènes de mobilité. Cette enquête consiste en entretiens individuels visant à appréhender les habitudes de mobilité des personnes, qu'elles soient utilisatrices ou non des transports collectifs.
- Il s'agit ensuite de constituer un recueil de référence synthétisant l'information disponible permettant ainsi une vue d'ensemble de la problématique des transports.
- A partir de ce recensement, il devient possible d'identifier les domaines où l'information est insuffisante et tenter d'y remédier.
- Un diagnostic rendra compte de l'état des lieux et recensera les points forts et les points faibles relevés.

C'est seulement à partir de cette phase qu'il sera possible de mettre en place un plan d'action stratégique et de définir les axes prioritaires.

1.2.5 Les données à recueillir

Parmi les données qu'il est utile de recueillir, on peut citer :

- le nombre de déplacements, le taux de motorisation et d'équipement des ménages, les flux de trafic dans l'agglomération (ces données sont apportées par une enquête routière qui comptabilise le nombre de véhicules par jour),
- les générateurs de trafic :
 - déplacement domicile-travail (rechercher la localisation des emplois),
- le stationnement,
- le trafic poids lourds,
- le fret ferroviaire,
- les transports publics interurbains,
- concernant directement les transports publics urbains :
 - la fréquentation du réseau, l'offre, les « points noirs » de circulation des bus,
 - le vélo,
 - la marche à pied,
 - les accidents de la route,
- il est possible d'effectuer des mesures de vitesse dans l'agglomération et de recenser les nuisances dues au trafic : sonores, matières dangereuses, pollution de l'air.

Un PDU a été voté à la COMADI pour la période 2000–2005, il est actuellement en phase de mise en œuvre. Celui de la Communauté d'agglomération de Chalon-sur-Saône Val de Bourgogne sera entériné courant février 2003. Enfin, la Communauté d'agglomération de Nevers prépare actuellement ce document.

1.2.6 Le Plan de déplacement entreprise (PDE)

C'est la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) qui mentionne les Plans de déplacement Entreprise dans le cadre des PDU. Elle définit en effet parmi ses orientations « l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage ».

Ce plan vise avant tout les établissements industriels ou commerciaux employant au moins 300 personnes sur un même site, ou plus généralement, les pôles générateurs de trafic, comme les hôpitaux, les campus universitaires ou les aéroports. Ces PDE impliquent une démarche volontaire de l'entreprise et ne sont encore que peu développés en France. Pourtant les trajets domicile-travail représentent 30 % des déplacements motorisés et selon l'INSEE, trois personnes sur cinq travaillent en dehors de leur commune de résidence. En Europe, parmi les pays les plus avancés dans ce domaine figurent les Pays-Bas qui recensent 2 000 PDE en 2001.

En Bourgogne, les autorités organisatrices auditionnées ont manifesté leur intérêt pour la question sans avoir pour autant élaboré de projets.

1.3. Le schéma de cohérence territoriale (SCOT)¹²

1.3.1. Son objet

« La loi n° 2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi SRU, avait entre autres comme objectif d'assurer un développement durable et cohérent des territoires. Le législateur, conscient de la médiocre adaptation du cadre législatif de la planification urbaine de l'époque à la réalisation d'objectifs ambitieux, a alors imaginé de substituer aux schémas directeurs et plans d'occupation des sols les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) ».

1.3.2. Le SCOT, un document stratégique

Le SCOT est un document de planification permettant de mettre en cohérence les différentes politiques menées au niveau d'une agglomération en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux.

A la différence de l'ancien schéma directeur, le SCOT n'a donc pas vocation a priori à jouer le rôle de « super POS ». Il doit fixer les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés.

¹² Sources : Fiches pratiques du développement économique décembre 2002 - n° 39 et fiches pratiques n° 38 - novembre 2002.

Il comprend un rapport de présentation, un document d'orientation et des documents graphiques. Le rapport de présentation a notamment pour fonction, d'exprimer le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique et d'aménagement de l'espace.

A noter que, pour éviter les problèmes de développement incohérent en périphérie des agglomérations, le législateur a imaginé un dispositif relativement contraignant. En effet, en l'absence de SCOT, les zones d'urbanisation futures et les zones naturelles des plans locaux d'urbanisme ne peuvent pas, sauf exception, être ouvertes à l'urbanisation. Ces dispositions sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2002.

De plus, la loi SRU soumet à obligation de compatibilité avec le SCOT, les plans de déplacements urbains (PDU), les Plans locaux de l'habitat (PLH), les schémas de développement commercial, les Plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales ainsi que les autorisations d'urbanisme commercial.

1.4. Le Plan local d'urbanisme (PLU)

Le PLU se substitue à l'ancien Plan d'occupation des sols (POS). Document à caractère réglementaire, sa vocation première est de fixer les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols.

Le PLU couvre l'ensemble de la commune à l'exception des secteurs sauvegardés ; il définit un projet unique et cohérent.

Il comprend un projet d'aménagement et de développement durable. C'est un document opérationnel qui précise la localisation et les caractéristiques des espaces et équipements publics à conserver. Il peut identifier les secteurs devant faire l'objet d'intervention de nature à favoriser le renouvellement urbain. Désormais, le PLU comporte 4 types de zones : zones urbaines, zones à urbaniser, zones agricoles et zones naturelles et forestières.

Le législateur a voulu en faire un document prospectif qui permette de concevoir un véritable développement durable. S'inscrivant dans ce cadre prévisionnel, le PLU est désormais porteur d'un projet de développement devant être compatible avec le SCOT et fixe par exemple, les règles applicables dans les ZAC (zones d'aménagement concerté) afin que ces dernières soient mieux intégrées au projet global.

Le PLU prend en compte la problématique des déplacements. Ainsi à Auxerre, par exemple, ce plan indique l'amélioration des conditions de stationnement et de circulation parmi ses axes prioritaires. De même, il évoque l'amélioration de la liaison entre les quartiers périphériques et le centre ville.

1.5. Le schéma départemental de développement commercial

L'essor extrêmement rapide de la grande distribution, la fermeture de nombreux petits commerces a conduit le législateur à modifier la logique qui prévalait jusque là. En effet, pour prévenir les risques de dévitalisation des centres villes et de désertification des zones rurales, il convenait d'encadrer le développement de l'équipement commercial.

Le décret du 20 novembre 2002 relatif aux schémas de développement commercial apporte des précisions sur ce schéma.

Il s'agit « d'un document qui rassemble les informations disponibles sur l'activité commerciale et son environnement économique. Il comporte une analyse prospective qui indique les orientations en matière de développement commercial et les secteurs d'activité commerciale à privilégier ».

L'observatoire départemental d'équipement commercial élabore pour chaque département, un ou plusieurs schémas de développement commercial à partir de :

- l'inventaire de tous les équipements commerciaux de plus de 300 m²,
- l'analyse de l'évolution de l'équipement commercial au cours des dix dernières années, en liaison avec celle de la population concernée et de ses modes de consommation,
- l'évaluation des flux commerciaux générés par les équipements subventionnés.

Ce décret de 2002 définit l'exercice de contrôle par le préfet de la compatibilité des schémas de développement commercial de son département avec ceux des départements voisins et avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur.

La loi SRU a tout récemment modifié la législation en vigueur en ajoutant trois nouveaux critères à l'examen des projets d'équipement commercial :

- l'impact global sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraison,
- la qualité de la desserte en transports publics ou avec des modes alternatifs,
- les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Ces dispositions sont d'application immédiate.

1.6. Les contrats d'agglomération

En région Bourgogne, des contrats d'agglomération ont été signés. Certains prennent en compte la question des déplacements et ont décliné des objectifs liés à une meilleure utilisation des transports collectifs, d'autres n'en traitent pas (comme c'est le cas pour le contrat d'agglomération signé par la Communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines). Le contrat d'agglomération de Dijon a été signé le 12 avril 2002 et met en commun différents financements prévus aussi bien à l'échelon européen que national et régional.

L'un des axes d'intervention préconisé dans ce contrat concerne une politique de transports et de déplacements intégrée. Ce contrat prévoit toute une série d'opérations d'amélioration des transports collectifs et notamment, l'aménagement de la gare de Dijon-Ville en pôle d'échange intermodal, le développement de transports en commun en site propre, la création de parcs relais et de haltes ferroviaires et l'utilisation d'énergies de substitution pour la flotte de bus.

1.7. Les schémas de transports collectifs

L'élaboration des schémas de services collectifs de transports s'inscrit dans un ensemble de textes et de documents de planification des transports à différents niveaux : européen, national, régional et local.

La loi SRU, dans ses dispositions relatives à la coopération entre les autorités organisatrices de transport en précise les modalités.

Le Conseil régional de Bourgogne a engagé, par une délibération du 30 juin 1995, l'élaboration d'un schéma régional des transports collectifs. Dans ce document élaboré pour la période 1997-2010, il exprime des orientations fondamentales en matière d'environnement durable, de grandes

infrastructures de transport, de grands équipements et de services d'intérêt régional. En matière de transport urbain, il est fait état de l'intermodalité et de la nécessaire coordination des réseaux de transports collectifs. S'il prend davantage en compte le développement à venir du TER, il n'en propose pas moins un certain nombre de recommandations concernant les transports urbains.

Il fait aussi état de l'hétérogénéité des systèmes de tarification et des systèmes d'information des usagers : chaque organisateur de transport utilise son propre système d'information, et ce de façon plus ou moins satisfaisante.

Il y est proposé la mise en place d'une structure permanente de coordination des autorités organisatrices de transport (AOT), mais aussi l'amélioration de l'information et des gares en valorisant la convivialité par le maintien d'une présence humaine.

Le CESR, lors de sa séance du 14 février 1997, a examiné ce projet et a pris en compte, dans l'exposé de sa position, l'influence réelle des transports, notamment sur le développement économique, l'aménagement du territoire et le maintien de l'emploi.

Il indique parmi les axes forts de ce projet « qu'une structure de coordination permanente des AOT est absolument nécessaire, « proposée et pilotée par le Conseil régional ». Il préconise la mise en place d'un titre unique de transport rail/route (réseaux urbains et interurbains) qui devra être étudiée et effectuée, notamment dans les agglomérations de Dijon, Chalon-sur-Saône, Le Creusot-Montceau-Les-Mines, Auxerre, Nevers...

Dans le chapitre consacré à la tarification, il précise également qu'« une politique commerciale offensive devrait s'adresser à une clientèle potentielle et pas seulement captive » et que « des tarifs sociaux mieux adaptés aux besoins de la population devraient être développés ».

1.8. L'Agenda 21 local

« L'Agenda 21 »¹³ constitue le plan d'action des Nations-Unies pour un développement durable au 21^{ème} siècle et a été approuvé par 173 gouvernements lors de la Conférence sur l'Environnement et le Développement qui s'est tenu à RIO en 1992.

Le chapitre 28 de l'Agenda 21 lance également un appel aux collectivités locales pour qu'elles créent leur propre Agenda 21 : un Agenda 21 local reprenant les objectifs généraux et les concrétisant à travers des programmes et actions destinées à une localité précise. Les autorités locales seront l'organisme approprié pour coordonner ce processus.

Il s'agit en fait d'un engagement pris entre la collectivité, les entreprises privées, les citoyens et les organisations locales, à élaborer un programme de mesures allant dans le sens du développement durable. Cette démarche s'appuie notamment sur les principes de solidarité, de démocratie locale et sur la nécessité d'économiser l'espace.

La question des déplacements et des transports fait partie intégrante de ce plan d'actions. En Bourgogne, la Commune d'Autun s'est engagée dans ce processus.

Le cadre législatif existe et de nombreux dispositifs à visée opérationnelle permettent d'envisager une réflexion et une mise en œuvre cohérente par les acteurs de terrains.

¹³ Source : UNCED « Agenda 21 » - chapitre 28 - 1992.

2. Les acteurs et leurs relations

2.1. Les autorités organisatrices de transport (AOT)

Les collectivités responsables des transports sont les Autorités organisatrices de transport.

Les compétences sont organisées ainsi :

- Les Régions sont devenues AOT en janvier 2002, date à laquelle elles se sont vues confier la responsabilité des transports collectifs d'intérêt régional : les TER,
- Les Départements assurent les transports scolaires et les transports routiers non urbains,
- Les Communes ou leurs groupements assurent les transports urbains.

En 2001, 77 % des AOT sont des structures intercommunales (constituées en vue de la seule activité du transport ou en charge de l'organisation et de la gestion d'autres services publics) : communautés urbaines ou d'agglomération, communautés de communes, syndicats mixtes et 23 % sont des communes.

L'Etat, outre la fixation annuelle du maximum d'augmentation des tarifs, soutient financièrement la réalisation des infrastructures lourdes et la mise en œuvre des PDU.

2.2. Les exploitants

En France, ce sont 258 entreprises qui emploient 79 000 salariés (dont 48 % en province) et qui génèrent 5 000 millions d'euros de chiffre d'affaires¹⁴.

La régie autonome des transports parisiens RATP assure à elle seule 50 % de cette activité

Les entreprises de transports urbains sont réunies au sein de l'Union des transports Publics (UTP) qui est consultée par les pouvoirs publics français sur tous les sujets touchant à l'activité du transport urbain de voyageurs. Les opérateurs de transport public sont des sociétés publiques, privées ou mixtes au capital public (au moins 50 %) et privé.

En France, le secteur est concentré : les 3 principaux groupes présents sont (chiffres 2000 hors Ile-de-France).

- ❖ Le groupe KEOLIS, qui est né de la fusion en 1999 de Via GTI, premier opérateur privé en France et de CARIANE, la filiale de la SNCF spécialisée dans le transport interurbain. Il représente 36 % des réseaux et 43 % des voyages. Ce groupe est présent dans 6 pays.

En Bourgogne, la COMADI a contractualisé avec ce groupe.

- ❖ Le groupe TRANSDEV est une filiale du groupe Caisse des Dépôts et Consignations qui est un établissement financier public. Il représente 17 % des réseaux et 26,6 % des voyages.

En Bourgogne, c'est ce groupe qui assure les transports pour la Communauté d'agglomération de Chalon-sur-Saône Val de Bourgogne, Mâcon, Sens et Auxerre.

¹⁴ Source : DDE – audition de M. Jacky MICHEA.

- ❖ Le groupe CONNEX appartient au groupe Vivendi Environnement. Il représente 19 % des réseaux et 20,1 % des voyages. En janvier 2002, il a acquis les activités de transport Verney (hors agences de voyage).
- ❖ L'association AGIR (Association pour la gestion indépendante des réseaux) regroupe les entreprises exploitant les réseaux sans l'assistance de l'un des trois grands groupes. Elle représente moins de 10 % des réseaux et des voyages.

Le marché français compte également des groupes privés de plus petite taille. La communauté d'agglomération de Nevers a ainsi traité avec le groupe REUNIR.

2.3. Les salariés

79 000 personnes sont salariées dans ce secteur, dont 48 % en province.

Un bilan social 2001 (établi par l'UTP à partir des réponses des 113 entreprises employant plus de 96 % des salariés de la profession) fait état d'une hausse de plus 2,5 % des effectifs cette année. Cette croissance est due en partie à l'augmentation de l'offre et aux embauches liées aux derniers accords d'entreprise.

On constate :

- une diminution de la durée du travail, inférieure ou égale à 35 heures dans 96,4 % des entreprises,
- une progression continue des femmes dans l'effectif : 12,9 % contre 11,4 % en 1997,
- une progression de la part des salariés ayant moins de cinq ans d'ancienneté : 28,4 % contre 26,1 % en 2000.

Ces salariés sont régis par une législation spécifique dont le principe même a été rappelé récemment par un arrêt du conseil d'état du 27 juillet 2001. La convention collective applicable à ce secteur est la convention collective des transports publics urbains de voyageurs.

2.4. Les clients

Qui sont-ils ?

	Province	Dijon
Une femme	55 à 65 %	63 %
Moins de 25 ans	40 à 50 %	43 %
Scolaire ou étudiant	30 à 40 %	51 %

Source : EMD dont Dijon en 1998.

Les motifs d'utilisation des transports publics sont majoritairement les études et l'activité professionnelle.

Sur 100 utilisateurs	Province	Dijon	Ile de France
Ecole	54	51	37
Travail	28	43	46
Autres motifs	18	6	17

Source : EMD et EGT Ile-de-France - 1991

2.5. Les relations contractuelles

La loi dite Sapin du 21 janvier 1993 a organisé la mise en appel d'offres des réseaux de transport hors Ile-de-France, créant ainsi un contexte concurrentiel. Elle s'applique quand l'autorité territoriale décide de déléguer l'exploitation de son service public de transport à une entreprise à statut privé ou mixte.

Les relations entre les AOT et les exploitants sont régies par différents types de contrats. En France, hors Ile-de-France, 90 % des réseaux sont exploités en gestion déléguée contre 10 % en gestion directe.

Les contrats se distinguent par la nature du risque pris en charge par l'exploitant ou l'AOT. (On parle de risque industriel quand on fait référence aux charges d'exploitation et de risque commercial pour les recettes).

Trois principaux types de concessions sont pratiquées.

- La contribution financière forfaitaire (appelée également rémunération forfaitaire des charges d'exploitation) représente 51 % de contrats : il s'agit d'une convention signée avec un opérateur privé moyennant le versement d'une subvention d'exploitation forfaitaire (qui correspond au déficit prévisionnel d'exploitation). L'exploitant encaisse les recettes pour son propre compte. Il est propriétaire des recettes tarifaires. Il assume les deux types de risques : charges d'exploitation et aléa commercial. C'est toutefois le plus souvent l'AOT qui est propriétaire des biens et supporte la charge des investissements.

En Bourgogne, la Communauté d'Agglomération de Chalon-Sur-Saône Val de Bourgogne a établi le contrat sous cette forme.

- La gestion à prix forfaitaire (appelée aussi contribution forfaitaire au déséquilibre d'exploitation) représente 29 % des contrats : c'est une convention avec un opérateur privé moyennant une rémunération que l'on appelle forfait de charges (rémunération fondée sur les charges et les intéressements aux recettes). L'exploitant supporte les coûts d'exploitation et l'AOT supporte le risque commercial. L'exploitant perçoit les recettes pour le compte de l'AOT. Cette dernière est propriétaire des recettes commerciales et des biens et réalise les investissements.

En Bourgogne, la Communauté de communes de l'Auxerrois a passé ce type de contrats

- La gérance représente enfin 15 % des contrats. Il s'agit d'une convention signée avec un opérateur public ou privé moyennant une prime de gestion forfaitaire imputée sur les comptes du service (une rémunération fixe). La collectivité supporte intégralement le risque industriel et le risque commercial. Elle est propriétaire des recettes tarifaires et assure les investissements.

Cette question de la délégation de service public a été abordée lors du congrès de l'UTP à Grenoble en octobre 2002, où elle est apparue comme « un cadre exemplaire pour tisser un réel partenariat en adéquation avec les exigences des clients »¹⁵. Les responsabilités respectives des transporteurs et des collectivités sont effectivement intimement liées et doivent évoluer dans un climat de confiance. Les risques doivent être encadrés : le partage des rôles implique le partage des risques et sous-entend la recherche d'un équilibre financier.

3. Le financement des transports urbains

L'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains révèle que les ressources de financement s'élèvent (hors IDF) à 5 144 millions d'euros en 2000¹⁶ (dont 925 millions d'euros d'emprunt).

Les transports sont financés par trois grandes sources :

- le Versement Transport (VT),
- la participation des collectivités territoriales,
- les recettes commerciales.

3.1. Le versement transport (VT)

Cette taxe patronale, assise sur la masse salariale peut être instituée par les autorités organisatrices de transport urbain. Elle peut être perçue dans les agglomérations de plus de 10 000 habitants par les communes situées dans le périmètre des transports urbains (le PTU). C'est, de droit, l'Autorité organisatrice qui perçoit ce versement transport.

Il s'agit en quelque sorte d'un financement direct des transports urbains par les entreprises. Il reste la principale source de financement des transports collectifs urbains ; il a vu, entre 1999 et 2000, son poids se stabiliser à 1 744 millions d'euros (soit 41 % des ressources totales¹⁷).

Ce poids dans les ressources varie de manière importante selon la taille du réseau. Ce sont les réseaux de plus de 100 000 habitants possédant un transport en commun en site propre qui collectent le plus de VT.

Les taux maximum de ce versement sont déterminés par la taille de l'agglomération :

- 0,55 % pour les agglomérations entre 10 000 et 100 000 habitants,
- 1 % pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- 1,75 % pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants qui ont décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif et obtenu une subvention de l'Etat pour l'investissement correspondant.

Les réseaux bourguignons ont fixé leur versement transport dans une fourchette allant de 0.30 % (pour la Commune de Beaune) à 1 % (pour la COMADI).

¹⁵ Source : revue Transport public décembre 2002 - p14.

¹⁶ Source : GART les chiffres de référence des transports publics.

¹⁷ Source : GART les chiffres de référence des transports publics.

3.2. La participation des collectivités territoriales

Cette contribution financière a beaucoup progressé, s'établissant en 2000 à 41 euros par habitant en moyenne (contre 40 euros en 1999), soit un montant total de 1 367 millions d'euros.

Elle comporte notamment les contributions des collectivités membres de l'AOT, la participation des départements (pour les transports scolaires), les contributions des collectivités non-membres des AOT, les recettes diverses de fonctionnement et d'investissement.

Concernant les communes nouvellement soumises au versement transport du fait de l'agrandissement du périmètre de transport urbain (PTU) suite à la création d'une communauté d'agglomération, le taux de versement peut être réduit par décision de l'organe délibérant pour une durée maximale de cinq ans.

Les investissements, essentiellement assurés par les AOT, ont augmenté considérablement d'une année sur l'autre et s'élèvent en 2000 à 1 520 millions d'euros. Ils concernent essentiellement des dépenses pour travaux (65,3 %) et matériel roulant (14,5 %).

3.3. Les recettes commerciales

Elles correspondent aux recettes tarifaires et autres recettes commerciales (à savoir, le produit des activités annexes et les autres produits de gestion courante).

Le montant de ces ressources s'élève en 2000 à 874 millions d'euros (soit 21 % du total des recettes).

Entre 1999 et 2000, on enregistre une diminution globale de 1,2 % de ces recettes par rapport au total des recettes.

3.4. L'Etat

Il intervient pour 234 millions d'euros (en 2000). Cette part est en progression forte par rapport à l'année 1999. Cette participation concerne uniquement les investissements ; elle consiste en aides pour la mise en place des PDU et pour l'extension au secteur péri urbain. Sont privilégiés les modes favorisant le partage de la voirie et ceux destinés à rationaliser les consommations d'énergie.

3.5. Le taux de couverture

L'un des ratios particulièrement significatif est le taux de couverture, c'est-à-dire le rapport entre les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation.

Les efforts pour répondre aux nouvelles demandes des clients ainsi que les exigences accrues des AOT conduisent à un alourdissement structurel des dépenses d'exploitation.

La baisse des recettes commerciales, conjuguée à la progression des dépenses d'exploitation, conduit à une dégradation de ce taux de couverture.

Pour l'année 2000, il a été, en moyenne de 36,19 %. On peut constater que plus la taille du réseau augmente, plus le taux de couverture est élevé : de 39,2 % pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants possédant un transport en commun en site propre (TCST), il n'est plus que de 28,3 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants.¹⁸

3.6. Les tarifs

Le prix moyen du billet à l'unité en 2000 (hors IDF) est de 0.96 €. Le prix moyen de l'abonnement mensuel se situe quant à lui à 25,14 €.

On constate une quasi-stagnation du prix des voyages.

Les voyages bénéficiant de la gratuité représentent, en 2000 comme en 1999, 16 % des voyages. L'accès gratuit est pratiqué pour 92 % des réseaux, pour au moins une catégorie sociale, le plus souvent en faveur des personnes âgées, des chômeurs ou des jeunes. Les réductions de tarifs peuvent être accordées aux personnes justifiant de ressources insuffisantes.

Quelques chiffres clés du transport public urbain

Une étude menée par l'Union des Transports Publics de 1991 à 2001 met en évidence que :

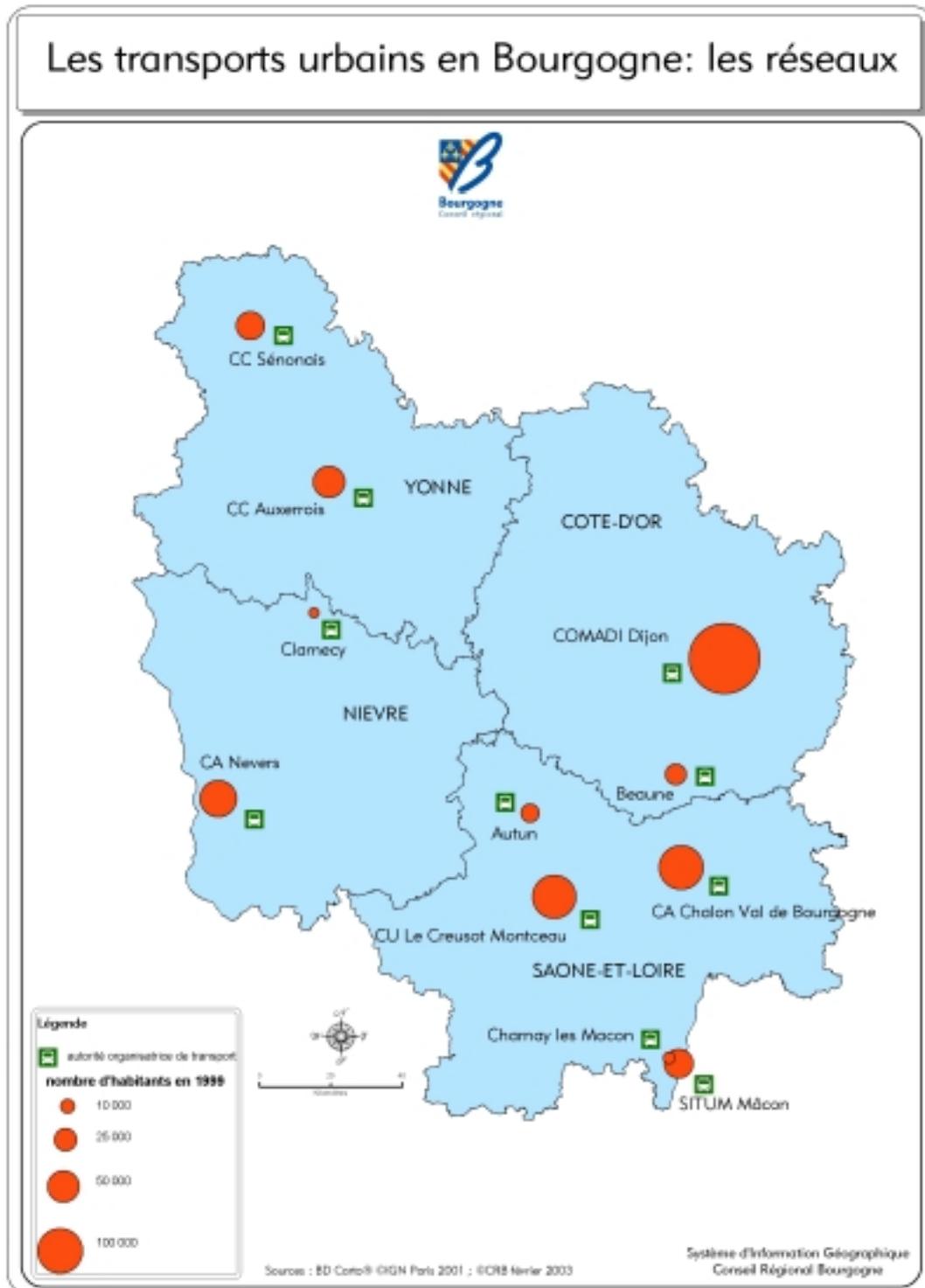
- la population desservie par les transports urbains a augmenté de 6,4 % essentiellement du fait de l'extension constante des périmètres des transports urbains,
- l'offre kilométrique a progressé de 10,5 %,
- alors que la fréquentation est restée quasiment stable.

¹⁸ Source : GART les chiffres de référence des transports publics.

TROISIEME PARTIE : LES RESEAUX BOURGUIGNONS

1. Description des réseaux de transports urbains en Bourgogne

1.1. Carte des réseaux bourguignons



1.2. Caractéristiques principales des réseaux bourguignons

Les réseaux de transports urbains bourguignons ne sont pas forcément comparables ni par leur taille, ni par leur configuration géographique.

En règle générale, la commission a constaté que l'ensemble des réseaux rencontrés, Autorités organisatrices et exploitants, œuvrent à une amélioration de leur offre de transport collectif urbain.

Trois types de réseaux se distinguent en Bourgogne :

- un réseau classé dans la catégorie « réseau de plus de 200 000 habitants », celui de l'agglomération dijonnaise qui emploie près de 600 salariés et dispose de ce fait de larges possibilités de cadencement, de sites propres, d'un choix de véhicules important.

Le réseau urbain y assure 20 % des déplacements motorisés sur l'agglomération. Mais il faut toutefois noter que le flot quotidien de voitures entrant dans l'agglomération augmente chaque année de 1 000 voitures, dont 300 en direction du centre ville de Dijon¹⁹.

- des réseaux de taille moyenne, comme les agglomérations de Chalon-sur-Saône, du Creusot-Monceau-les-Mines, de Nevers, d'Auxerre, de Mâcon et de Sens dont la population s'élève de 41 000 à 97 000 habitants.
- enfin quelques réseaux de plus petite taille, gérés soit dans le cadre d'une commune comme c'est le cas à Beaune, soit par une société chargée également de l'interurbain comme c'est le cas à Autun, à Charnay-les-Mâcon, à Clamecy...

En fonction de la taille de l'agglomération, les questions de gestion et d'organisation ne se posent pas de la même manière. La réalisation de certaines opérations, comme notamment l'amélioration de la fréquence, n'est possible qu'en fonction d'un nombre minimum de population et de densité urbaine. Il existe une taille critique au-dessous de laquelle les projets ne peuvent être réalisés.

Quant aux contraintes, elles sont parfois très différentes d'une collectivité à l'autre. Par exemple, les contraintes rencontrées dans une agglomération comme Le Creusot-Monceau-les-Mines, composée de 2 villes moyennes éloignées de près de 20 km l'une de l'autre et de petites communes à l'habitat dispersé, ne sont pas celles d'une ville classée « ville d'art et d'histoire » comme Auxerre qui, de son côté, doit tenir compte d'un centre urbain ancien, d'une voirie étroite et de la présence d'un fleuve à traverser.

Concernant les exploitants, on constate que la quasi-totalité des réseaux bourguignons est gérée par des grands groupes et leurs filiales.

C'est le groupe TRANSDEV qui prédomine en Bourgogne sauf dans le cas de la COMADI, où c'est le groupe KEOLIS qui a été choisi.

Mais il est bien évident que c'est l'autorité organisatrice qui, par l'élaboration d'un cahier des charges prenant en compte les contraintes particulières de la localité, détermine l'organisation et les actions menées.

1.3. Présentation synthétique des réseaux

Les chiffres donnés dans les tableaux suivants sont issus de l'enquête 2001 sur les transports collectifs urbains de province réalisée par la Direction des transports terrestres (DDT), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'Union des transports publics (UTP).

¹⁹ Source : audition de M. Pierre PRIBETICH – COMADI – 18 novembre 2002.

Ces chiffres appellent quelques commentaires :

- les données indiquées sont prises en compte au 31 décembre de l'année 2000. Une mise à jour a été réalisée par la commission n° 3 du CESR lorsqu'elle a eu connaissance de changements d'importance, comme par exemple, la modification de statut d'une collectivité. Dans ce cas, la date de mise à jour est mentionnée,
- la population est celle issue du recensement de 1999,
- les effectifs indiqués comprennent également le personnel exerçant des activités sous-traitées,
- sous la rubrique concernant le nombre de voyages par an, le trafic de correspondance est comptabilisé : un voyageur effectuant une correspondance compte pour 2 voyages .

COTE D'OR					
Autorité organisatrice	Population concernée	Exploitant	Nombre de salariés	Parc de véhicules	Nombre de voyages/an
COMADI (Communauté de l'agglomération DIJONNAISE)	244 466 habitants 16 communes	STRD (Société des transports de la région dijonnaise) Groupe KEOLIS	587 salariés	219 véhicules	35 354 000
Commune de Beaune	22 916	Commune de Beaune	14 agents	9 véhicules	297 000

SAONE-ET-LOIRE					
Autorité organisatrice	Population concernée	Exploitant	Nombre de salariés	Parc de véhicules	Nombre de voyages/an
Communauté d'Agglomération Chalon-Val-de-Bourgogne	97 266 habitants	S.T.A.C. (Société des transports de l'agglomération chalonnaise) Groupe TRANSDEV	79 salariés	54 véhicules	3 729 000
Communauté urbaine Le Creusot-Montceau-Les Mines	94 501 habitants	C.T.C. (Compagnie de transports de la Communauté) CTC Groupe TRANSDEV	55 salariés	27 véhicules	1 873 000
Syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération mâconnaise SITUM	42 948 habitants	MACON-BUS Groupe TRANSDEV	35 salariés	17 véhicules	2 005 000
Commune de Charnay-Les-Mâcon	6735habitants	Les rapides de Saône-et-Loire Groupe TRANSDEV	1 conducteur	1 bus	Non connu
Commune d'Autun	18 000 habitants	Les rapides de Saône-et-Loire Groupe TRANSDEV	2 salariés	2 bus	Non connu

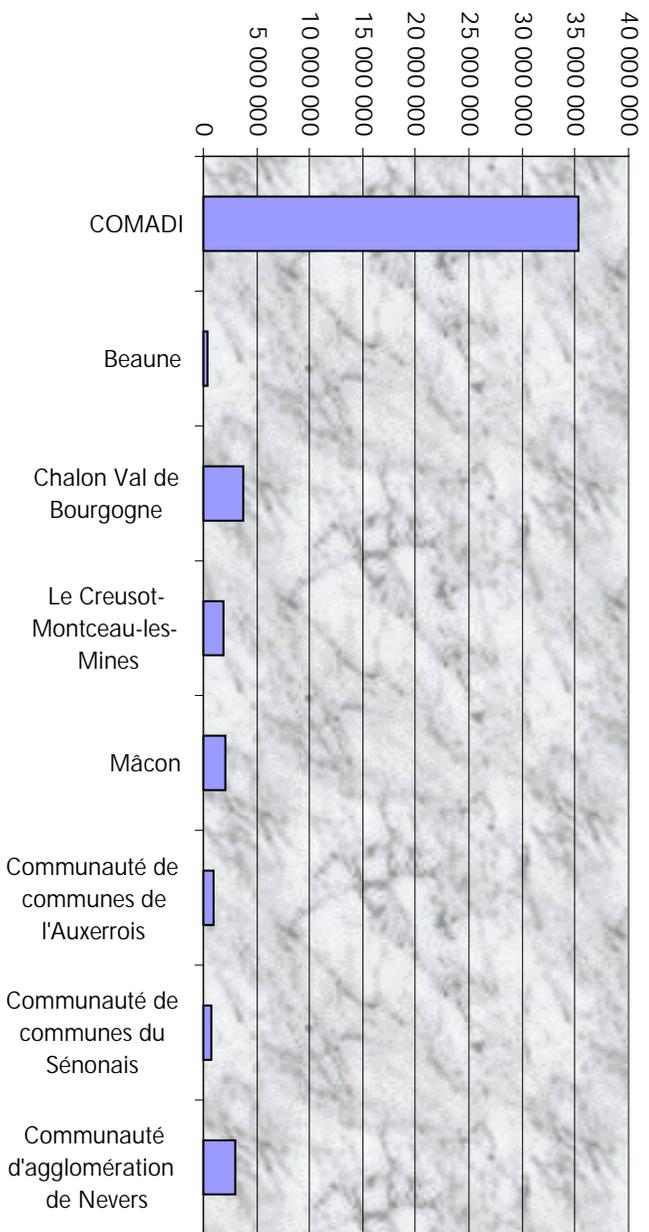
YONNE					
Autorité organisatrice	Population concernée	Exploitant	Nombre de salariés	Parc de véhicules	Nombre de voyages/an
Communauté de communes de l'Auxerrois	49 836 habitants	LE BUS-Les Rapides de Bourgogne Groupe TRANSDEV	30 salariés	20 véhicules	1 024 000
Communauté de communes du Sénonais	41 224 habitants	AS RESEAU-Les Rapides de Bourgogne (agglomération de Sens) Groupe TRANSDEV	27 salariés	15 véhicules	828 000

NIEVRE					
Autorité organisatrice	Population concernée	Exploitant	Nombre de salariés	Parc de véhicules	Nombre de voyages/an
Communauté d'agglomération de Nevers	67 985 habitants (8 communes desservies)	S.T.U.N.I.V. (Société des transports urbains nivernais) Groupe REUNIR	65 salariés	38 véhicules	3 043 000
Commune de Clamecy	4 800 habitants	Les rapides de bourgogne Groupe TRANSDEV	Pas de salarié spécifique à la commune	Pas de bus spécifique à la commune	1 bus A/R tous les 15 jours

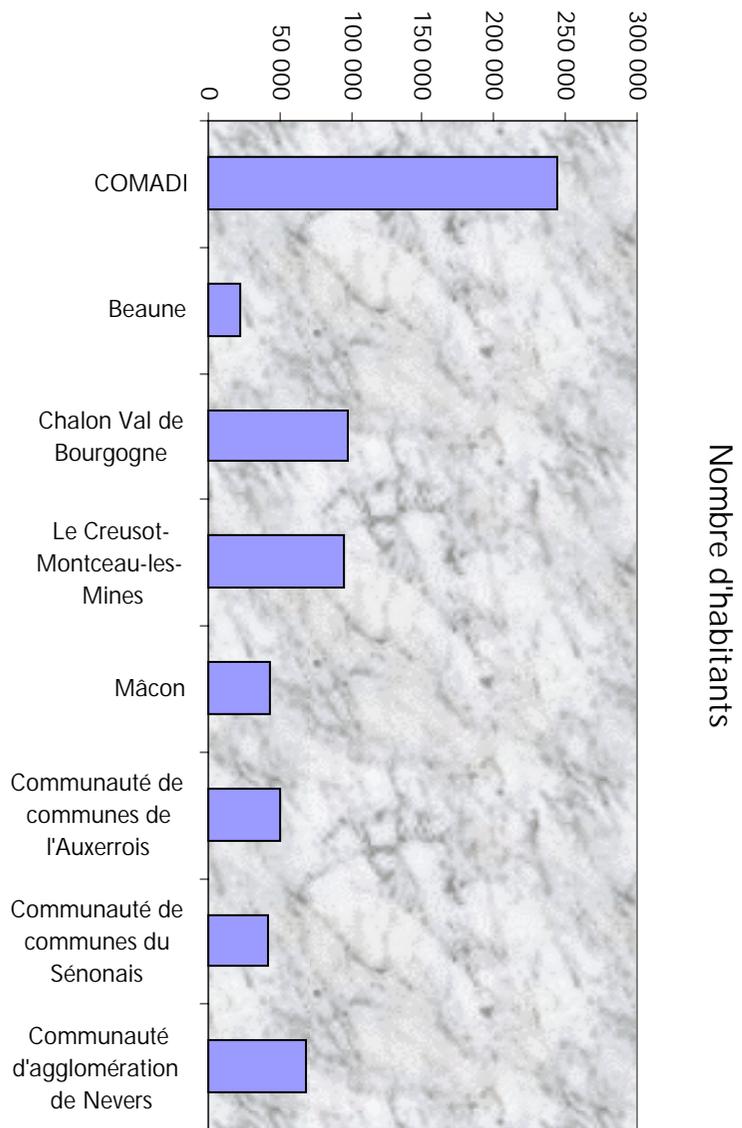
Cette liste n'est pas exhaustive, elle tient compte des principaux réseaux urbains.

Il a paru utile de visualiser certains aspects des principaux réseaux en mettant en regard :

- le nombre d'habitants,
- le nombre de voyages,
- le nombre de salariés,
- le coût du billet à l'unité.

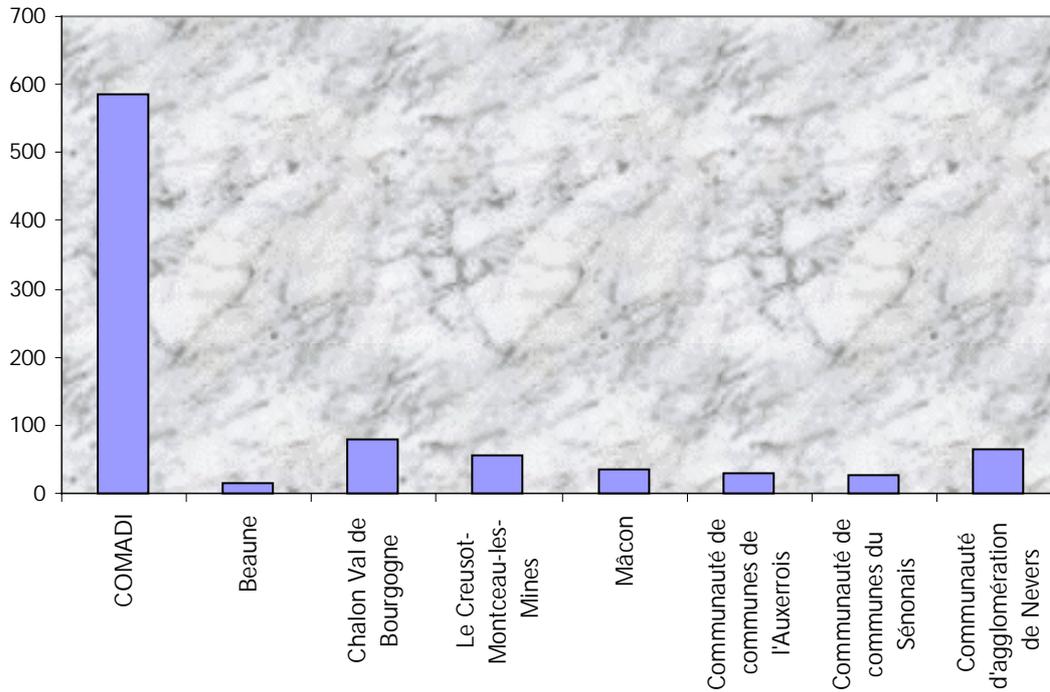


Nombre de voyages par an

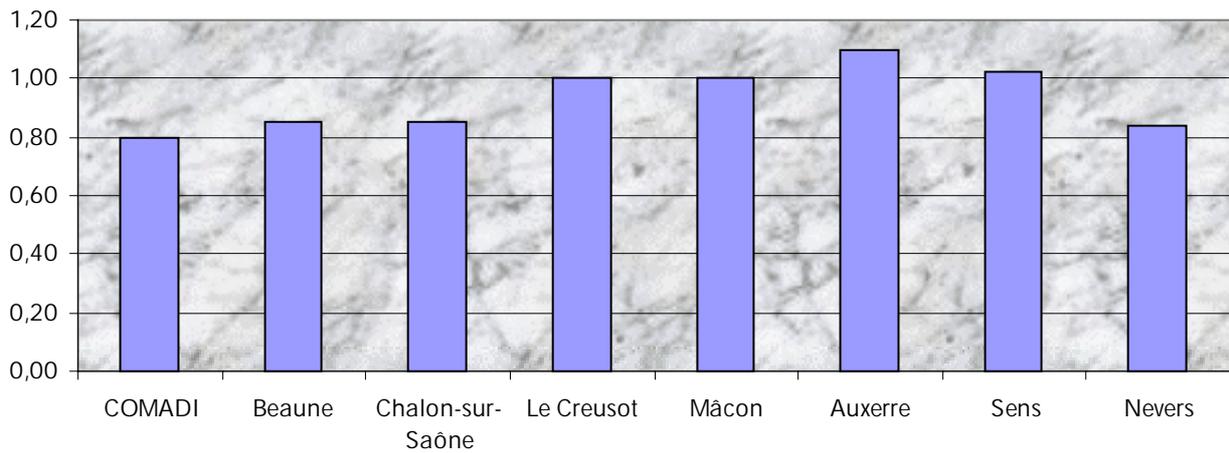


Nombre d'habitants

Nombre de salariés de chaque réseau



Prix du ticket à l'unité



Nous voyons que la COMADI dépasse très largement les autres réseaux par le nombre d'habitants concernés, de voyages réalisés et de salariés employés. Par contre, le prix du ticket à l'unité reste le plus modique de la région.

Des informations plus détaillées concernant chacun des réseaux ont été portées en annexe. On peut y trouver des indications quant à l'organisation des réseaux, les contrats, les aspects financiers et aussi des notes sur les réalisations marquantes et les projets.

2. Les questions évoquées lors des auditions

Pour approfondir sa compréhension des transports urbains en Bourgogne, la commission n° 3 « Infrastructure de transport, environnement, énergies » s'est déplacée dans les 4 départements et a pu rencontrer un réseau par département. Elle a donc auditionné, pour chacun de ces réseaux, les différents acteurs intervenant dans la mise en œuvre : les représentants de l'autorité organisatrice, de la Ville centre, de la société d'exploitation (direction et personnel), du Conseil général, de la SNCF, de la police, des associations d'usagers de transport.

Ces auditions ont pris la forme de tables rondes lors desquelles chacun des participants a pu exprimer son point de vue : difficultés rencontrées, réalisations marquantes, projets.

Les informations concernant les autres réseaux de la région ont pu être recueillies par des entretiens téléphoniques et l'étude de documents et d'informations les concernant. Les principaux problèmes ont été évoqués lors des tables rondes.

Les thèmes abordés lors de ces rencontres sont les suivants :

2.1. La qualité du service

Il s'agit là d'un élément central. L'amélioration de la qualité est un objectif permanent de chacun des acteurs.

Les critères de qualité le plus souvent cités sont : une desserte maillée, la fréquence et la vitesse, la régularité, la facilité d'usage et d'information, l'accessibilité, l'inter modalité, la diversité et l'attractivité des tarifs, l'assistance et la sécurité.

Les visites effectuées dans les collectivités de Bourgogne ont permis de constater qu'un effort important restait nécessaire dans certaines d'entre elles pour améliorer les dessertes, en particulier de lieux publics et d'administrations, comme les mairies ou les préfectures. Dans d'autres, ce sont les zones industrielles qui ne disposent pas de lignes adaptées aux entreprises et à leurs horaires de travail.

De même, les horaires de bus urbains s'avèrent parfois incompatibles avec les horaires des trains et ne permettent pas les correspondances bus-train.

Il a également parfois été constaté une absence totale de dessertes les dimanches et jours fériés.

Dans l'ensemble pourtant, les collectivités rencontrées en Bourgogne sont engagées dans une démarche de modernisation de leurs réseaux de transport. A Chalon-sur-Saône, par exemple, et à Nevers, l'exploitant est sollicité pour accélérer la vitesse commerciale, faire circuler davantage de bus, les cadencer et les rendre moins dépendants du trafic.

Mais il faut savoir que l'amélioration de chacun de ces critères dépend de multiples facteurs qui ne sont pas de la seule responsabilité de la société de transport et de ses conducteurs.

Par exemple, augmenter la vitesse commerciale dépend également de l'état de la voirie, des possibilités de circulation et des encombrements, du choix des trajets et des arrêts. Les représentants du personnel, essentiellement des conducteurs de bus, l'ont rappelé. Ce sont, dans ce cas, les collectivités territoriales qui disposent de sérieux leviers pour améliorer la vitesse des transports collectifs, que ce soit par des créations de voies réservées aux bus, par des priorités données aux carrefours ou encore par des modifications de trajets. Mais ces dispositions ne sont pas toujours très appréciées des automobilistes. Rappelons la forte levée de boucliers déclenchée cet automne à Dijon par la mise en place de voies réservées aux bus.

La qualité du service est également liée aux hommes et aux femmes qui l'exécutent quotidiennement. Les sociétés de transports et les AOT ne sont plus seulement jugées sur la qualité de leurs prestations techniques, mais de plus en plus aussi sur les compétences de leurs salariés. La capacité à renseigner correctement, à gérer des situations de crise et plus globalement, à établir des relations de proximité avec la clientèle en restant à son écoute sont les composantes de la qualité d'un service. La qualité est également à trouver dans la gestion des hommes et des femmes.

Au niveau national, l'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages et le Compte national des transports collectifs mettent en évidence trois points faibles des transports collectifs : la couverture du territoire, la fréquence et l'amplitude du service. La réalité en Bourgogne rejoint ces observations.

2.2. La sécurité dans les transports

Sans vouloir minimiser les cas d'agression et d'incivilité, il apparaît que la situation est loin d'être alarmante en Bourgogne ; tous les acteurs, conducteurs, usagers et force de l'ordre sont le plus souvent d'accord sur ce point. Comme l'a affirmé un participant, « attention à ne pas confondre l'insécurité avec le sentiment d'insécurité ».

Les conducteurs sont très sensibles à cette question et la plupart des réseaux ont mis en place des dispositifs de formation et d'aide en direction de leurs conducteurs, d'une part pour prévenir les agressions, d'autre part pour les accompagner en cas de difficulté. Les représentants des salariés ont le plus souvent fait état d'un soutien de leur société après une agression : accompagnement du salarié pour porter plainte auprès des services de police, soutien psychologique...

Concernant les dispositifs de sécurité dans les bus, les conducteurs sont souvent reliés à leur société par un système de radio ou d'écoute qui leur permet de faire appel en cas de difficulté (Communauté de communes du Sénonais). On peut noter que la COMADI a instauré un système de vidéo surveillance dans certains autobus. D'autres collectivités envisagent davantage l'utilisation d'un système de pédale d'alerte pour les conducteurs. La communauté d'agglomération Chalon-Val-de-Bourgogne dispose d'un système d'alarme en GPS (gestion par satellite) qui permet de relier directement les bus aux services de police. Une collectivité a signé une convention pour assurer, au besoin, une présence de policiers dans les bus. Une autre a préféré, en cas de tension forte, solliciter un accompagnement des bus par des voitures de police.

Une difficulté a toutefois été signalée en matière de sécurité : en effet, alors que les transports urbains assurent les déplacements sur plusieurs communes, les pouvoirs de police appartiennent, eux, aux maires respectifs de chaque commune desservie. La police ne peut intervenir dans une zone « gendarmerie » et réciproquement. Il faudrait pouvoir étudier les possibilités de transfert des pouvoirs de police à l'intercommunalité.

La présence d'agents de médiation, employés dans le cadre des contrats « emplois jeunes » sur les réseaux est appréciée, quant à elle, différemment en fonction des collectivités. Pour certains réseaux comme celui de Dijon, cette activité est ressentie comme positive, dans le sens où ces jeunes participent activement au sentiment de sécurité. La suppression prévue de ces contrats est regrettée. Les collectivités auront-elles, à l'issue de ces contrats, à assurer une présence humaine dans les bus sous une autre forme ?

D'autres réseaux (Nevers, Sens) ont abandonné l'expérience des agents de médiation, au profit d'un renforcement de services de contrôle assuré par des personnes plus expérimentées et mieux formées.

Quant aux démarches visant à la prévention des incivilités et agressions, les représentants des exploitants ont relaté la participation de conducteurs à des actions de sensibilisation en milieu scolaire ; c'est le cas notamment pour Auxerre et pour Dijon.

La question de la montée des passagers par la porte avant a également été abordée. Certains considèrent que cette dernière permet au conducteur de filtrer les passagers qui entrent dans le bus et ainsi de mieux maîtriser les éventuels incidents. D'autres réseaux ont fait le choix de la montée par toutes les portes pour réduire le temps d'attente lors de la montée des passagers et permettre une meilleure répartition des personnes dans le véhicule.

Enfin, la question de la sécurité des passagers relative aux accidents de la circulation, lors de la montée et de la descente des véhicules, a fait l'objet de réflexions : des aménagements routiers sont réalisés à cet effet dans les grandes agglomérations pour protéger les usagers.

2.3. L'intermodalité

2.3.1. Ses différentes formes

Lorsqu'on parle d'intermodalité, on peut évoquer différents aspects :

- l'intermodalité en matière d'information : c'est par exemple une même brochure apportant des indications sur les horaires, les tarifs, les conditions des différents modes de transport présents dans une localité. L'information peut être affichée ou disponible dans un même lieu. A Auxerre, par exemple, l'affichage des horaires de bus est réalisé dans la gare SNCF.
- l'intermodalité en matière tarifaire : il s'agit dans ce cas d'un titre de transport unique permettant d'utiliser différents modes. L'exemple le plus souvent cité est celui du titre de transport parisien de la RATP ouvrant l'accès au bus, au métro et sur les lignes SNCF.

La « billettique » est la mise en place d'un titre de transport unique informatisé permettant un suivi très fin des différents déplacements des utilisateurs, et constituant, en outre, une prévention de la fraude. Du point de vue de l'exploitant, une telle réalisation permettrait de mieux connaître la population et ses déplacements, pour s'adapter au plus près des besoins.

- Mais l'intermodalité c'est aussi et surtout un lieu d'échange entre les différents modes de transport et comprenant, en fonction des possibilités locales, un parking pour voitures, une gare SNCF ou une gare routière en liaison avec un réseau de bus urbain : ce sont les gares intermodales, souvent appelées pôles d'échanges intermodaux.

2.3.2. Sa mise en œuvre

Quelles que soient les formes d'intermodalité envisagées, (pôle d'échanges, tarification commune, information intermodale) les collectivités sont toutes concernées par ce sujet. L'intermodalité requiert un travail commun entre les AOT et une collaboration renforcée, par un partage des projets dans l'intérêt du voyageur.

Cette démarche concertée suppose, en effet, que soient apportées des réponses à de nombreuses questions, comme par exemple, celle des modes de tarifications, ce qui ne va pas forcément de soi. D'une part, les AOT ne disposent pas toutes d'un repérage précis des entrées et sorties des passagers, d'autre part, le calcul des tarifs n'est pas effectué sur les mêmes bases : pour la SNCF, c'est le kilométrage qui détermine le prix, pour les bus urbains c'est, le plus souvent, la durée du trajet (forfait d'une heure).

La Région Bourgogne est nouvellement devenue une Autorité organisatrice de transport. Elle exprime sa forte volonté de se concerter avec les autres AOT de la région car, pour elle, la problématique des transports collectifs, qu'ils soient urbains, départementaux ou régionaux est identique. Elle pense donc nécessaire de coordonner les différentes actions entreprises pour leur donner plus d'efficacité. Par exemple, à Chalon, afin d'éviter de faire des doublons dans les parcours, certaines lignes interurbaines entrant dans le périmètre des transports urbains bénéficient d'une billetterie commune entre transports urbains et interurbains.

L'une des conditions de réussite est l'instauration d'une véritable relation de confiance entre les différents partenaires permettant que ceux-ci ne craignent plus de se voir dépossédés de leurs prérogatives. Pour la Région, il serait intéressant de déterminer une logique commune sur l'ensemble de la Bourgogne. Elle adressera, en ce sens, début 2003, un courrier à l'ensemble des AOT bourguignonnes pour les associer à ce projet.

En matière d'intermodalité des tarifs et des titres de transport, l'exemple de Trio Nevers peut être cité : il s'agit d'un billet intermodal qui permet aux habitants de Nevers d'acheter un titre de transport valable sur l'ensemble du PTU quel que soit le mode de transport utilisé (bus urbain, car départemental ou train TER).

La communauté de Communes du Sénonais envisage de mettre en place un tel système dans les mois à venir ; l'intérêt pour elle est notamment l'amélioration de la connaissance des usagers.

Un projet billettique est également en cours à Chalon-sur-Saône, en partenariat avec le Conseil général de Côte-d'or, de Saône-et-Loire, la communauté d'agglomération de Chalon-Val-de-Bourgogne, de Mâcon, le Conseil régional et la SNCF.

La Communauté de Chalon-Val-de-Bourgogne travaille actuellement à la réalisation d'une Centrale de mobilité : ce dispositif consiste à apporter des informations sur les différents modes de transport parmi lesquels on peut citer le covoiturage.

En ce qui concerne les pôles d'échanges prévus dans la région, on peut noter le projet de restructuration du parvis de la gare de Dijon qui devrait permettre, à terme, le passage des bus sur le parvis. La Région soutient ce programme qui permettrait aux clients du TER qui ont fait le choix du transport collectif de pouvoir continuer leur voyage en toute simplicité et sécurité.

Dans le même ordre d'idées, la Région envisage de créer des haltes ferroviaires périurbaines desservies par les trains TER, notamment à Dijon.

Pour la SNCF, la difficulté concernant les pôles d'échanges multimodaux est que chacun des modes de transports revendique la plus grande proximité possible avec les quais : les piétons, les voitures, les taxis, les bus, les cars, les vélos....

Un projet de restructuration de la gare SNCF pour la transformer en gare intermodale est également à l'étude à la Communauté d'agglomération de Nevers. Le projet consiste notamment à aménager des quais pour les bus, des places de parking longue durée pour les voitures, des passages pour les piétons. Il est également prévu de mettre en place un hall commun regroupant les gares SNCF et routière avec des points de ventes de billets communs aux différents modes de transport. Là aussi, une concertation entre les différents partenaires semble incontournable.

Les participants se sont interrogés sur la nature de ces nouvelles gares. Comment les rendre conviviales et comment donner envie aux usagers de laisser leur véhicule au parking et d'utiliser les transports collectifs ? Cela passera aussi par l'aménagement de lieux de convivialité, comportant des commerces permettant de réaliser des achats quotidiens (pain, journaux, etc.) ou des lieux de détente (bar, jeux, etc.).

De nombreux projets sont en gestation et les réalisations sont attendues dans les prochains mois.

2.3.3. Des exemples d'intermodalité en France

En région Centre

Le Conseil régional du Centre vient de créer, avec l'un des départements et la Ville de TOURS, un abonnement « Multipass centre » qui, depuis décembre 2002 permet de se déplacer, sur le réseau urbain, sur deux lignes de TER et prochainement sur le réseau interurbain d'Indre et Loire avec une carte à puce multimodale²⁰.

Dans une commune de l'Aveyron

La Ville de Millau dans l'Aveyron (tranche des communes de 20 à 30 000 habitants) a mis en place un système de billettique. Les utilisateurs réguliers disposent d'une carte personnalisée à puce valable trois ans, sur laquelle ils peuvent créditer des titres de voyage ou des abonnements. Les autobus sont équipés de valideurs et des terminaux de rechargement ont été installés.

Les organisateurs espèrent ainsi faciliter l'accès aux transports publics aux voyageurs réguliers et occasionnels et doubler le nombre d'abonnés.

²⁰ Source : revue transport public UTP - décembre 2002.

Des plates-formes de correspondance à Besançon

La Communauté d'agglomération du Grand Besançon a étendu en 2002 son périmètre de transports aux 57 communes de l'agglomération. De ce fait, les deux réseaux préexistants ne formeront plus qu'un seul réseau. Pour permettre la connexion entre les réseaux urbains et périurbains, mais aussi entre les voies routières et ferroviaires, quatre plates-formes de correspondance ont été prévues en périphérie de Besançon. L'une d'elles est déjà opérationnelle et comporte en outre des kiosques à journaux et des distributeurs de boisson.

Pour inciter à l'utilisation des bus, des parcs relais seront à terme à disposition des automobilistes.

2.4. La question des personnes à mobilité réduite

Cette question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite reste très sensible. Elle ne concerne pas seulement les personnes utilisant des fauteuils roulants, mais englobe aussi des personnes âgées ou celles souffrant d'un handicap léger rendant difficile la montée et la descente des bus. Dans son sens le plus large, il a également été question des personnes véhiculant de jeunes enfants dans des poussettes. A Nevers, il a été indiqué que 25 à 30 % de la population pouvait, en entendant cette notion dans son acception la plus large, être considérée comme « à mobilité réduite ».

Trois éléments doivent être réunis pour permettre un accès facilité aux bus :

- des bus doivent être surbaissés,
- les quais d'arrêt surélevés,
- un cheminement d'accès doit exister.

Les réponses apportées dans la région sont diverses.

Certaines AOT, à l'instar de Mâcon, ont fait le choix d'améliorer l'accessibilité pour les personnes handicapées en fauteuil. La collectivité a acquis des bus à plancher bas avec palette amovible et a procédé à des aménagements des arrêts : les quais sont rehaussés à 21 cm et des emplacements sont réservés aux bus. Ces investissements importants ont été soutenus par l'Etat et les communes adhérentes au SITUM. Entre 1999 et 2002, ce sont 32 arrêts qui ont ainsi été mis aux normes d'accessibilité. Cette action se poursuit en 2003.

D'autres collectivités ont pris des options différentes. La COMADI a développé un système original : le TPMR (transport pour personnes à mobilité réduite). Ce système prévoit de venir chercher à leur domicile les personnes à mobilité réduite, après réservation, et d'assurer leurs déplacements de porte à porte. Les bénéficiaires sont admis au service après avis d'une commission spécialisée.

Pour vérifier la pertinence de ce dispositif, un questionnaire a été adressé à 600 personnes handicapées : 75 % préfèrent le service de porte à porte, même si le bus est accessible, car le pré-acheminement reste difficile. Il est plus sécurisant pour les personnes de bénéficier d'un système spécifique. On peut toutefois s'interroger sur les risques de ségrégation que cela peut engendrer.

Par ailleurs, la COMADI de même que la communauté d'agglomération de Nevers, et plusieurs autres collectivités, ont la volonté de multiplier les bus accessibles pour des personnes à mobilité réduite : bus à plancher bas et rehaussement des bordures de trottoirs.

2.5. Le transport à la demande

Dans les zones à densité de population moins forte ou dans de petites communes rurales se met en place progressivement ce qu'on appelle « le transport à la demande ».

Cette solution a été développée à Chalon-sur-Saône, pour les quartiers peu denses et situés loin du centre ville. Ce mode de transport a également été mis en place à Mâcon pour desservir certains quartiers plus éloignés ou dans des communes rurales.

A Château-Chinon, par exemple, cette possibilité a également été instaurée depuis 1993, avec le concours financier du Conseil général de la Nièvre. Elle apporte en outre toute satisfaction à la population sans grever les budgets. Ce service est offert à la population habitant l'une des 10 communes adhérentes au Syndicat de communes. Il fonctionne 2 jours par semaines, ainsi que les jours de foire. Il concerne les habitants non reliés au réseau interurbain du département. Une convention lie la collectivité et les sociétés de taxis qui assurent ce service. L'utilisateur paye sa course au chauffeur de taxi au tarif des déplacements départementaux interurbains. La société de transport se fait rémunérer la différence par la commune.

Cette modalité semble être appelée à se développer à l'avenir puisque plusieurs communes contactées à l'occasion de cette saisine nous ont indiqué qu'elles avaient des projets allant dans ce sens.

2.6. Les transports « urbains » dans les communes « rurales »

D'autres collectivités comme Clamecy (4 805 habitants) ont fait le choix de passer une convention avec une société de bus interurbain (les Rapides de Bourgogne) pour assurer un service urbain par autobus deux jours par mois. Dans ce cas, les usagers s'acquittent d'un forfait annuel « transport » à la collectivité, laquelle paie la société en fonction du nombre d'usagers. Cette commune a inauguré ce service fin décembre 2002 et ne dispose pas encore du recul nécessaire pour juger de la pertinence de la démarche.

Les communes d'Autun et de Charnay-les-Mâcon ont fait un choix identique.

2.7. L'utilisation des nouvelles technologies dites « propres »

Plusieurs villes de la région ont pris conscience de l'importance de l'enjeu environnemental et ont cherché à progresser dans ce domaine. Elles ont pris des dispositions pour diminuer l'ensemble des nuisances liées à la circulation des autobus : pollution, bruit et effet de serre.

La Ville d'Autun a signé ainsi le premier « Agenda 21 local » de Bourgogne. Cet engagement pris par la commune vise à favoriser le développement durable et à intégrer cette préoccupation environnementale dans les différentes actions menées par la commune. La question du transport en fait partie.

La Communauté de communes d'Auxerre a équipé l'ensemble de ses véhicules de pots catalytiques et de filtres à particules : une « première » en France. Cette AOT s'oriente également vers l'utilisation de véhicules électriques.

Dijon prévoit en 2003 l'acquisition de 14 bus fonctionnant au GNV. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel véhicule (GNV) sont des véhicules également plus « propres ». La pollution est fortement réduite par rapport au gazole et la réduction du bruit peut atteindre 60 % par rapport au diesel. Mais le développement du GNV coûte davantage à l'achat puisqu'il faut prévoir l'installation d'une station de compression et des dispositifs de sécurité.

Quant au GPL (gaz de pétrole liquéfié), il répond également aux nouvelles normes européennes (Euro III) mais il reste plus coûteux à l'achat et les bus présentent en outre l'inconvénient d'être à monocarburant.

Les autobus électriques apparaissent sur le marché et ont déjà fait leurs preuves dans de grandes villes françaises comme Marseille, Avignon ou Saint-Nazaire ainsi que dans des métropoles étrangères comme Rome et Florence.

En Bourgogne, les services d'EDF qui proposent une gamme de bus et minibus ont rencontré quelques collectivités pour leur présenter ces produits. Ces véhicules de plus petite capacité peuvent convenir pour des distances courtes, en particulier dans des centres villes ou des quartiers touristiques.

Le transport électrique semble bien adapté aux déplacements urbains car il est non polluant, totalement silencieux et d'un entretien économique. Par ailleurs, il permet une conduite souple.

Son prix d'achat reste encore important, mais les acheteurs peuvent bénéficier d'aides de l'ADEME et d'EDF dans le cadre de l'opération actuelle « 100 bus électriques ». Les efforts des constructeurs portent actuellement sur l'augmentation des capacités des batteries, sur leur poids, sur leurs possibilités de recyclage.

Le public comprendra mieux une politique en faveur du transport public si les véhicules utilisés sont eux-mêmes des exemples de propreté et de respect de l'environnement. Il est en effet difficile de faire admettre à un conducteur automobile que le bus diesel bruyant et crachant une fumée noire est moins polluant que sa propre voiture.

2.8. La mise en œuvre des PDU

D'autres sujets ont été évoqués et notamment la mise en place des PDU à Dijon, Chalon-sur-Saône, Auxerre et Nevers.

La commission a pu apprécier combien la mise en place d'un PDU apportait aux collectivités qui se sont engagées dans cette démarche. En effet, une agglomération qui a déjà pu élaborer un plan de déplacement ou qui a bien avancé son projet a, de ce fait, davantage pris en compte l'ensemble des problématiques liées à la question des transports et a gagné en cohérence dans la mise en œuvre de ses différentes actions.

Les Plans de déplacements déterminent en effet toute une série de choix d'aménagement urbain.

Aussi, dans ce cadre, ont été évoqués les questions :

- de stationnement, de création ou non de parkings,
- d'installation de voies réservées aux bus,
- de lien avec les autres utilisateurs de l'espace public,
- de l'accès au centre ville,
- des livraisons,

- etc.

Les PDE (Plans de déplacements entreprise) ont été évoqués au cours des auditions, mais, on ne peut cependant que constater que cette possibilité n'a pas été mise en pratique en Bourgogne. La communauté d'agglomération de Nevers y réfléchit dans le cadre d'une opération « Agenda 21 ». La COMADI envisage de traiter la question dans un projet plus large concernant « Les temps de la Ville ».

Chaque collectivité peut agir en fonction de sa configuration propre et viser des objectifs qui lui sont propres, sans qu'il soit possible de définir une « seule bonne solution ». Les participants ont été unanimes pour demander que les questions de transport soient traitées en lien avec les autres problématiques urbaines : économiques, éducatives, culturelles...

2.9 Le point de vue des usagers

Les usagers des transports sont représentés par une fédération des associations des usagers des transports, la FNAUT. Ses représentants ont été conviés aux tables rondes organisées dans les départements.

Ceux-ci se sont montrés très favorables aux projets d'intermodalité et de billets uniques. Ils expriment le souhait d'une complémentarité entre les modes de transport et défendent le développement des modes alternatifs. Ils ont approuvé la mise en place des PDU et souhaitent que les projets inscrits dans les plans soient réalisés.

Trois éléments de qualité sont prédominants pour eux : la fréquence, le prix et la ponctualité. Ils préfèrent les accès aux bus « en libre service » à une montée par l'avant. Ils demandent une desserte devant les principales administrations.

A Sens, ville dont les habitants migrent en grand nombre quotidiennement vers Paris, les associations d'usagers des transports constatent que de nombreux automobilistes encombrant de plus en plus les parkings de la ville durant la journée. Aussi, demandent-elles l'ouverture de lignes de bus permettant des rabattements vers la gare SNCF. Ces nouvelles lignes devraient être compatibles avec les horaires de train et offrir leurs services dès 6 h et jusqu'à 20 h pour permettre aux voyageurs d'emprunter les transports urbains matin et soir.

En règle générale, la demande des usagers va dans le sens d'une meilleure qualité des espaces publics.

Conclusion

L'étude des transports urbains en Bourgogne a nécessité d'examiner successivement les grands enjeux, l'arsenal juridique et enfin la réalité des différents réseaux bourguignons.

Les transports urbains constituent actuellement un élément structurant de la ville. Ils représentent un axe majeur indissociable du développement durable des territoires car l'accessibilité et la proximité sont les conditions à la fois du développement économique et de l'épanouissement des habitants.

Chaque mode de transport a sa légitimité. La population est devenue dépendante de la voiture pour ses déplacements du fait de l'étalement des zones d'habitation et en raison des performances parfois insuffisantes des transports publics.

Un rééquilibrage doit cependant pouvoir s'opérer actuellement entre les différents modes, permettant à tous de se déplacer librement tout en préservant un cadre de vie collective sain et convivial. Consommant moins d'énergie et d'espace, produisant moins de bruit et de pollution que l'automobile, les transports en commun constituent une solution économe et efficace à la desserte de la ville, de ses quartiers et de ses activités.

Mais il s'agit d'un changement profond dans la façon d'aborder les problèmes et qui ne se fera pas sans heurts et sans le soutien fort des décideurs politiques.

Le rôle des collectivités territoriales est en effet essentiel car ce sont elles qui, dans l'intérêt du public et par une politique volontariste de soutien aux transports collectifs peuvent impulser de nouvelles organisations et susciter des initiatives innovantes dans ce domaine. Dans le cadre de l'intercommunalité, en s'appuyant sur les dispositifs législatifs et réglementaires, elles ont la capacité à prendre en compte l'ensemble des contraintes liées au secteur économique, à celui de l'urbanisme et de l'environnement.

Ce sont les autorités organisatrices de transports qui portent la responsabilité finale de la qualité des transports, ce sont elles également qui doivent justifier et assumer les décisions. Mais pour cela elles peuvent s'appuyer sur les exploitants qui ont démontré leur capacité d'initiatives. Au-delà du seul respect des documents contractuels, les délégataires peuvent en effet devenir de réels partenaires pour les collectivités et leur apporter toute leur compétence.

Quant aux usagers des transports, qui ne doivent pas rester que spectateurs, ils ont toute leur place à prendre dans ce débat.

Comment rendre les transports plus attractifs et proposer une alternative crédible à la voiture particulière? C'est le défi à relever en commun.

On ne peut que souhaiter une prise de conscience plus poussée en Bourgogne de la nécessité de mieux maîtriser la mobilité, en faisant preuve d'audace et d'efficacité en matière de transports collectifs.

Propositions

1 - Confier à la région Bourgogne une responsabilité en matière de coordination des Autorités organisatrices de transport (AOT)

Les AOT ont toutes à relever les mêmes défis. Responsables de la qualité des transports, elles ont à gérer la question des déplacements dans un monde de plus en plus rapide et mobile, à fidéliser une clientèle de plus en plus exigeante et de moins en moins captive, à développer des transports collectifs d'une bonne qualité environnementale en gérant au plus près l'argent public.

Aussi, gagneront-elles à s'organiser comme des partenaires complémentaires et à quitter leur champ clos pour un meilleur service au public. Comme le schéma régional des transports collectifs le préconisait en 1997, une instance de coordination entre les AOT devrait permettre de débattre des différentes questions communes afin de développer des partenariats et permettre la réalisation de coopérations efficaces.

En établissant des rapports de confiance, le Conseil régional a donc un rôle important à jouer. Il se situe, en effet, à un niveau approprié pour proposer une meilleure coordination entre les AOT.

2 – Développer la concertation avec les usagers

La Région Bourgogne a choisi de développer des comités de lignes dans le cadre de la responsabilité qu'elle assure en matière de TER, afin de mieux connaître et prendre en compte les attentes des usagers.

En s'inspirant de cette formule, il conviendrait de mettre en place des structures de concertation avec les usagers dans les différents réseaux.

3 - Mettre en place des actions cohérentes sur un territoire en utilisant les outils d'aménagement urbain que sont les Plans de déplacement urbain (PDU), les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et les Schémas de cohérence territoriale (SCOT)

La réflexion sur les transports doit être globale et cohérente. Elle concerne l'ensemble des acteurs d'une collectivité. Aussi, tout projet engendrant une utilisation ultérieure des transports collectifs, comme l'ouverture d'un établissement d'enseignement, l'implantation d'une zone commerciale ou encore la construction d'un lotissement, doit-il être examiné dans toutes ses dimensions en prenant en compte l'ensemble de toutes les conséquences qu'il implique.

Les dispositifs que sont les PDU, les PLU ou les SCOT, permettent cette approche transversale des différentes problématiques, politiques d'urbanisme et de transport étant intimement liées.

Cette réflexion doit être menée au niveau local en utilisant les leviers les plus adaptés à la spécificité de chaque collectivité. Elle ne saurait conseiller une méthode particulière à appliquer de façon uniforme, que ce soit en matière d'utilisation de l'espace public, tel le stationnement, la création de voies réservées ou en matière d'organisation...

La « bonne » décision est celle qui correspond le mieux à l'ensemble des contraintes et des opportunités d'un territoire et qui apporte un équilibre satisfaisant entre les différents modes de transport, tout en intégrant les préoccupations de développement durable.

4 - Développer les diverses formes d'intermodalité dans la région

La demande des usagers est de passer d'un mode de transport à un autre avec souplesse et sans perte de temps. La mise en continuité des réseaux de transports collectifs est également un gain en efficacité pour les collectivités. Entre les différents modes de déplacement que sont le train, le bus, le car, la voiture, la marche à pied ou le vélo, des complémentarités peuvent s'instaurer, des passerelles se construire.

L'intermodalité peut consister en premier lieu en la mise à disposition de l'utilisateur d'une information « multiréseaux », information jusqu'à maintenant détenue par chaque autorité organisatrice. Une information facilement disponible sur les lignes, les horaires et les correspondances pourrait, à elle seule, inciter de nouveaux usagers à emprunter les transports. Des groupes de transport expérimentent actuellement l'usage de nouvelles technologies fournissant un trajet « clé en main » aux usagers (correspondances, coût, temps...).

Elle peut également consister en une intermodalité tarifaire, rendant possible l'utilisation de plusieurs modes de transport collectifs successifs avec un billet unique.

Enfin, la réalisation d'une gare d'échange intermodale, lieu de rencontre et de correspondance entre les différents modes de transport, pourrait être un aboutissement vers lequel il conviendrait de tendre. Plusieurs restructurations sont déjà décidées dans la région, il serait intéressant, après réalisation d'un bilan, de les développer et de les diversifier.

5 - Positionner la région Bourgogne en tant que pôle d'innovation en matière de transports

Enfin, la Région Bourgogne pourrait devenir un lieu d'échange sur les expériences, les innovations et inciter à la recherche et à l'innovation dans ce domaine.

Il convient de porter une attention spécifique à de nouvelles organisations de transports tels le covoiturage, les systèmes de véhicules individuels à usage partagé ou encore les centrales de mobilité (centralisation des demandes et des offres).

Le transport à la demande paraît également une solution appropriée aux quartiers d'habitat peu dense ou dans les petites communes.

D'autres expériences concernent l'organisation des livraisons et visent notamment à réduire la circulation des camions et véhicules utilitaires dans les centres villes; une étude sur ce thème est menée actuellement à Dijon ; la ville de La Rochelle a également mis en place un nouveau dispositif.

Des innovations techniques telles les projets de tramway, l'utilisation des voies navigables ou de lignes SNCF peuvent être explorées.

Ces différentes innovations en matière de déplacements doivent être suivies avec attention. Il convient donc de les expérimenter plus largement dans différents contextes et après évaluation, de promouvoir leur développement.

6 - Développer une billettique commune au niveau régional

La billettique, titre de transport unique informatisé, doit être développée au niveau régional. Cet outil, appelé également carte sans contact, offre un moyen de paiement plus commode et ouvre aux transports publics de nouvelles perspectives.

Pour l'usager, elle est un outil concret et pratique qui lui permet d'emprunter différents modes de transport sans avoir à se préoccuper de son ticket, validé dès le départ du voyage. Cette possibilité très adaptée à des clients réguliers peut également convenir à des voyageurs plus occasionnels (en gardant une possibilité de ticket à l'unité).

Fort utile également aux autorités organisatrices de transport, elle permet une connaissance accrue et immédiate des comportements des usagers des transports et, de ce fait, apporte les informations indispensables à une organisation correspondant au mieux aux besoins de la clientèle. Elle offre aussi une possibilité d'adaptation plus aisée de la tarification à chaque type de clientèle. Enfin, un titre unique informatisé est facile à contrôler et diminue les possibilités de fraude.

Sa mise en œuvre dans la région devrait s'effectuer de façon concertée entre AOT: plutôt que chacune ne mette en place un titre de transport, il serait plus logique qu'une concertation s'engage au préalable afin qu'existent ultérieurement des possibilités de correspondance entre les différentes agglomérations de la région. Cette organisation permettrait par exemple de prendre le bus à Dijon pour se rendre en TER à Chalon puis d'emprunter un bus pour se rendre à sa destination finale.

Cette démarche de concertation est certes exigeante au départ mais est le gage de résultats satisfaisants sur le long terme.

7 - Mettre en place des Plans de Déplacement Entreprise (PDE)

Ces plans sont une déclinaison locale des PDU. Ils visent avant tout les établissements publics et privés, industriels et commerciaux, employant plus de 300 salariés.

Ils ont pour objet de limiter le recours à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail en développant les modes alternatifs et le covoiturage. Dans ce plan, la réduction des flux liée aux livraisons et enlèvements de marchandises peut également être abordée.

Ces plans impliquent une démarche volontaire de la collectivité territoriale et des entreprises locales. L'intérêt pour l'entreprise peut être d'améliorer la desserte du site à des horaires compatibles avec les heures de travail des salariés, de répondre aux problèmes de stationnement des salariés tout en valorisant son image.

Actuellement, dans les agglomérations bourguignonnes, des plans de déplacement entreprise sont envisagés mais aucun n'est réellement mis en place. Des initiatives pourraient être réalisées par les collectivités territoriales.

Au même titre que les comités de lignes dans le cadre des TER, la région Bourgogne pourrait organiser des initiatives cofinancées réunissant tous les partenaires locaux, auxquels seraient associées les organisations syndicales représentant les salariés et visant à mieux définir les besoins en matière de transports urbains collectifs.

8 - Donner aux forces de l'ordre une possibilité d'intervention au niveau intercommunal

Il arrive que les conducteurs de bus soient mis en difficulté par des usagers ou par des habitants. Ils ont alors recours aux forces de l'ordre pour, soit effectuer un contrôle d'identité, soit appréhender une personne. Or, les zones de compétences entre police et gendarmerie sont définies de façon précise.

La police ne peut intervenir dans une zone « gendarmerie » et réciproquement. Le recours aux services de l'ordre s'avère de ce fait particulièrement complexe et difficile car, par nature, les réseaux de transport en commun s'étendent aux communes limitrophes de la ville centre.

Aussi, conviendrait-il de rechercher des accords locaux permettant un rapprochement entre les services de police, de gendarmerie et, le cas échéant, des polices municipales. L'instance de concertation la plus appropriée semble être le CLS (contrat local de sécurité) lorsque celui-ci existe (rédaction d'une fiche-action spécifique concernant la surveillance des transports publics).

Par ailleurs, il convient de remarquer que les établissements de coopération intercommunale ont désormais la possibilité de créer des CLS intercommunaux. Cette disposition devrait contribuer à faciliter la mise en commun des moyens en matière de sécurité.

Une présence humaine, en plus des conducteurs de bus, semble particulièrement appréciée des usagers. Elle a prouvé, là où elle a été mise en place, son efficacité en matière de sécurité, de préservation des matériels et de lutte contre les incivilités. L'expérience acquise par les agents de médiation, employés dans le cadre des emplois jeunes notamment, pourrait ainsi être mise à profit et permettrait de pérenniser les actions de prévention.

9 - Développer l'accessibilité aux transports urbains pour les personnes à mobilité réduite

Certains réseaux ont consenti des efforts importants pour faciliter l'accès des personnes handicapées aux transports urbains.

Cette question ne concerne pas seulement les personnes utilisant des fauteuils roulants, mais englobe aussi des personnes souffrant d'un handicap léger, rendant difficile la montée et la descente des bus.

Les réponses apportées dans la région sont diverses et peuvent aller de l'acquisition de véhicules aménagés à l'adaptation des points d'arrêts. Le déplacement de porte à porte sur demande avec des minibus aménagés a été choisi par d'autres collectivités.

Il convient de développer ces services dans l'ensemble des réseaux bourguignons pour faciliter les déplacements des usagers handicapés et générer ainsi leur meilleure intégration dans la vie locale.

10 - Prendre en compte dans les politiques tarifaires les personnes disposant de faibles ressources.

Certains réseaux ont développé une politique de solidarité vis à vis de leurs populations les plus en difficulté et ne disposant pas d'autres moyens de transport en concédant des tarifs préférentiels, voire gratuits, pour les plus démunis.

Il y a lieu d'offrir à ces publics des facilités de circulation en lien avec les CCAS. Ce dispositif visera, en fonction des situations, à faciliter l'insertion sociale ou la recherche d'un emploi ou encore tout simplement à rompre l'isolement.

AVIS ADOPTE A L'UNANIMITÉ

EXPLICATIONS DE VOTE

Intervention de Jean-Marc ZAMBOTTO
au titre de la CFDT

« La qualité de vie, la lutte contre la ségrégation sociale et spatiale, la prise en compte de l'effet de serre passent par un nécessaire rééquilibrage entre l'automobile et les autres modes de transports urbains. » (dixit le GART). Au-delà des mécontentements catégoriels, ces actions peuvent être intégrées par le grand public, si elles sont pédagogiquement bien expliquées et si elles répondent à des objectifs d'un coût acceptable pour les collectivités, les habitants et les salariés concernés.

Sans reprendre tous les éléments répertoriés et analysés dans le document présenté par le CESR, nous insisterons sur quelques chapitres bien ciblés.

D'abord sur le volet économique :

Les villes doivent disposer de moyens financiers correspondant à leurs ambitions. Des affectations fiscales nouvelles appuyées sur des ressources dites vertueuses (principe du pollueur – payeur) doivent être une incitation à abandonner la voiture particulière pour les transports collectifs :

- versement transport modulé, notamment dans le cas de mise en place de transports collectifs en sites propres (TCSP)
- affectation de parts de TIPP (Taxe Intérieure des Produits Pétroliers)
- péages urbains

Les collectivités locales doivent garder le libre choix de leur mode de gestion des transports publics et avoir des capacités d'expertises autonomes (formations, recrutement, gestion des carrières du personnel...)

Or les orientations très libérales du parlement européen en matière de gestion des transports publics locaux ne sont guères encourageantes, en voulant laisser toute régulation aux marchés.

En ce qui concerne les solutions alternatives et innovantes, la mise en place des PDE, démarche certes encore balbutiante en Bourgogne, bénéficie de cofinancements ADEME pour notamment des études, investissements logiciels, une assistance extérieure et dépenses de personnel directement liées au PDE.

Une participation des employeurs sur le coût des titres de transports urbains domicile travail peut entrer dans le cadre des mesures prévues par le PDE.

Enfin le volet social

Nous demandons que les AOT

- définissent des chartes qui précisent les conditions de reprise, dans le cas de changement d'entreprises de transport après les appels d'offres, sur le respect des minimas sociaux prévus par la réglementation autant en terme législation du travail que règles de sécurité routière ;
- tiennent compte dans leurs choix décisionnels non seulement des coûts financiers bruts, mais surtout des « acquis sociaux » des personnels concernés sachant qu'ils doivent au moins conserver qualifications et conditions de travail antérieurs, règles qui sont loin d'être appliquées notamment pour les petits réseaux.

Il faut aussi se garder des recettes miracles des réseaux de transports urbains gratuits sans accroissement de dépenses directes. Cela se traduit en général par des déqualifications, la suppression d'emplois et jusqu'au non respect de la convention collective CCN TU. Les grands groupes seraient-ils devenus les nouveaux mécènes du transport public ? On s'en serait aperçu !

Ainsi pour clore cette intervention, nous savons que le législateur a mis des outils à dispositions des élus.

Sur l'aménagement durable du territoire, sur l'intercommunalité, des lois permettent de mieux coordonner les politiques de déplacement et d'aménagement dans une perspective de développement durable et solidaire. Ces choix politiques ne sont pas faciles, mais ils le deviennent un peu plus....

La CFDT votera l'avis ».



1 UNION REGIONALE DES SYNDICATS

Intervention de Gilbert MARPEAUX
au titre de Force Ouvrière

« Je voudrais au nom du groupe FORCE OUVRIERE faire quelques remarques concernant en particulier les articles N°7 et N°8 sur les propositions du projet d'avis « les transports urbains en Bourgogne » et notamment sur les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE).

Sur l'article N° 7

Il faut bien constater que les salariés habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Cela est pour partie, la conséquence du coût exorbitant de l'accession à la propriété, que ce soit dans la proche banlieue ou l'agglomération des villes de Bourgogne. Je veux citer Dijon comme exemple.

Le projet d'avis indique qu'il faudrait développer le covoiturage et les moyens collectifs de déplacement des salariés pour se rendre à leur travail afin de désengorger les routes d'accès aux villes de la région.

Je voudrais vous exposer 3 exemples pour étayer mes propos et démontrer que la tendance depuis quelques années est tout le contraire de ce que nous souhaitons parce que les entreprises ne jouent pas le jeu.

1^{er} exemple :

- Il existe des réseaux de « ramassage » du personnel civil et militaire dans les campagnes, pour les transporter à la Base Aérienne 102 de Longvic. Ce moyen en plus d'être efficace est apprécié par les usagers, (personnels résidents à la campagne).

Cette formule est à notre avis, tout à fait satisfaisante.

2^{ème} exemple :

- Il existe également des services de bus efficaces pour emmener l'ensemble des salariés qui sont employés sur le site du CEA de Valduc. Ce service de transport depuis Dijon comme dans les campagnes environnantes, a été mis en place compte tenu de la situation géographique particulière du site sur la commune de Salives, de l'éloignement et des difficultés d'accessibilités au Centre.

Pourtant, dans ces deux cas de figure, on relève des critiques, contre ces formules collectives de transport qui sont pourtant indispensables et qui répondent aussi bien à des demandes du personnel qu'aux structures qui les emploient.

Ces formules sont souvent l'objet de critiques car elles apparaissent comme des avantages coûteux et exorbitants mis à disposition des salariés de la BA 102 et du CEA.

C'est une critique qui est parfois même confortée par la municipalité de Salives elle-même et par certaines catégories de l'opinion publique au travers des médias et la presse.

3^{ème} exemple :

- Il y a quelques années une entreprise comme THOMSON à Genlis, qui emploie environ 1 100 salariés, a supprimé ses services de bus de ramassage du personnel dans les campagnes pour des raisons économiques.

Cette décision a souvent été un coup dur pour les salariés en terme de facilités pour se rendre au travail.

Beaucoup de familles ouvrières ont alors été obligées d'acheter une deuxième voiture, ce qui est une dépense importante, supplémentaire et lourde pour le budget des familles des salariés de cette entreprise.

Il est à noter par ailleurs, que cela a augmenté le nombre de voitures sur les routes dont l'encombrement ne cesse de s'amplifier au fil des années.

Nous pensons qu'il faut de nouveau inciter les entreprises à financer les transports en commun ce qui permettra de désengorger l'entrée et la sortie des villes, aux heures d'entrées et de sortie des entreprises, les heures de pointe.

Il faudrait également regarder l'aspect fiscal pour privilégier les formules collectives adaptées au rythme de vie et de travail des salariés.

Concernant la gestion des transports urbains confiée à des grands groupes de transport tels KEOLIS, TRANSDEV, CONNEX, etc., il convient de demander au comité d'agglomération de veiller lors de la mise en adjudication des contrats, que les offres ne soient pas faites et négociées au minimum de la qualité des services et des avantages acquis pour les personnels.

Le statut, les conditions de travail et salariales ne doivent pas être un enjeu ni dégradées suite à la signature du contrat avec l'un ou l'autre groupe.

Les contrats ne doivent pas être « arrachés » au *moins-disant*, la situation des personnels ne doit pas devenir la seule variable d'ajustement.

Sur l'article N° 8

Il concerne l'intervention des forces de l'ordre au niveau intercommunal en cas de problème avec les agressions des passagers ou du chauffeur dans les bus.

Le groupe FORCE OUVRIERE ne voit pas bien comment et sous quelle tutelle juridique ou de commandement, ces forces composées de 3 structures juridiquement différentes (gendarmerie, police, police municipale) pourraient intervenir efficacement.

Dans tous les cas, elles pourraient intervenir qu'après coup et il serait alors trop tard !

Il faut se poser la question : *« ne vaut-il pas mieux mettre du personnel en nombre suffisant afin d'assurer la sécurité du chauffeur et des passagers plutôt que de réduire sans arrêt les effectifs et faire, après coup, appel à la Police en cas d'incidents ? »*.

Il faut à tout prix maintenir un total niveau de sécurité, bien sûr pour les conducteurs mais également pour les passagers de ces transports en commun.

Le groupe Force Ouvrière considère que ce projet d'avis rend bien compte des problèmes des transports urbains et votera donc celui-ci ».

Intervention de Jacky DUPAQUIER
au titre de la CFTC

« L'évolution des déplacements est un fait de société. Depuis 50 ans en général, comme dans les transports publics, à la demande croissante correspond toujours une offre croissante. Nous constatons les résultats... embouteillage, pollution, coûts...

Si nous observons depuis des années les publicités, tout est axé sur l'automobile :

- rien pour les vélos,
- rien pour la marche à pieds.

Quant à la sécurité dans les transports publics, elle ne peut être considérée que dans le cadre général de la sécurité publique.

Concernant l'agglomération dijonnaise, l'ensemble des voies rayonne vers le centre :

- à quand la LINO ?
- à quand le « Tramway » Gevrey-Dijon toison d'Or et Chevigny-Quetigny-Fontaine d'Ouche ?

Le SCOT et les PLU doivent permettre de répondre à un certain nombre de ces problèmes et rapporter davantage de cohérence en matière de transports publics ».

Intervention de Marie de MONJOUR
au titre

« A-t-on bien réfléchi lors de la création de la carte scolaire, au fonctionnement des transports scolaires ? Sur certains réseaux (Is-sur-Tille-Dijon) par exemple, le changement de la carte scolaire a doublé la ligne de chemin de fer d'un transport en car. Une réflexion régionale est souhaitable pour rationaliser ces transports ».

Intervention de Jean-Claude SOBOLE
au titre de la Confédération générale des PME

« Ayant travaillé au sein de la Commission n° 3, j'approuve tout à fait l'exposé très équilibré du rapport présenté.

Je précise cependant qu'un aspect n'a pas été retenu dans l'exposé : le volet fiscal.

Parmi les avantages et inconvénients des transports publics et privés, il faut relever que :

- le coût d'un transport privé en voiture est aux $\frac{3}{4}$ fiscal et génère une ressource élevée pour la collectivité,
- le coût d'un transport collectif est au contraire couvert à 25 % par le prix du billet et aux $\frac{3}{4}$ par les ressources publiques et génère un prélèvement important pour la collectivité.

Cette réflexion ne doit pas remettre en cause le nécessaire développement des transports collectifs pour les raisons développées dans le rapport mais ce développement doit être fait en prenant en compte le volet fiscal et son évolution qui peut devenir dangereuse pour les finances publiques ».

Intervention de Gérard RIGER
au titre des parents d'élèves

« Je veux souligner l'opportunité de la proposition 1 dans le sens d'une meilleure coordination des AOT.

En effet, dans le domaine des transports scolaires, nous rencontrons des problèmes d'articulation entre zones rurales et zones urbaines et pour les transports interdépartementaux.

C'est le cas des élèves fréquentant des établissements à recrutement régional.

J'espère que cette coordination pourra être efficace ».

Intervention de Gérard MOTTET
personnalité qualifiée

« Dans notre pays, les statistiques officielles classent en « villes » les agglomérations de plus de 2 500 habitants. En Bourgogne, beaucoup de petites villes comprises entre 2 500 et 30 000 habitants n'ont plus aucun transport collectif ferroviaire.

Il en est ainsi de la ville de Charolles (71), sous-préfecture, qui a perdu sa gare.

Par conséquent, il me semble que cet avis doit être suivi d'une étude complémentaire sur les transports collectifs dans les petites villes et le « droit au transport collectif ».

Intervention de Jean-Yves ROBE
au titre de la CGT

« En Bourgogne, comme sur l'ensemble du territoire national, la croissance des villes se fait essentiellement à leur périphérie par l'extension de leur périmètre urbain. L'habitat des communes péri-urbaines connaît un fort taux de progression. On note que les trajets domicile-travail représentent 30 % des déplacements motorisés, 3 personnes sur 5 travaillant en dehors de leur commune de résidence selon l'INSEE. De fait, le besoin et la demande de déplacement ne cessent de croître et nécessitent le développement de l'offre en matière de modes et moyens de transports collectifs.

En effet, si le mode de transport par voiture individuelle présente quelques avantages, notamment en termes de temps de parcours et de souplesse, il demeure source d'inégalités car près d'un tiers de la population n'a pas accès à ce moyen. De plus, il génère des coûts et des nuisances qui ne sont pas toujours très bien appréhendés et relativement importants puisque évalués, pour la France, à 20 milliards d'euros par an environ.

Les transports collectifs urbains deviennent donc un axe majeur et incontournable du développement durable et économique des périmètres urbains et péri-urbains. Depuis 1998, des efforts ont été accomplis dans ce sens ; le projet d'avis montre que la dépense nationale globale en matière de transports collectifs a augmenté de 30 % en 2 ans, et que les investissements ont été sur la même période multipliés par deux. Plusieurs agglomérations bourguignonnes ont également entamé des démarches au travers des plans de déplacements urbains, allant dans le sens d'un meilleur équilibre des modes de déplacement et favorisant l'utilisation des transports collectifs.

Cependant, la décision du gouvernement Raffarin de diminuer les crédits d'Etat en faveur des transports collectifs urbains freinera la réalisation des programmes d'équipement projetés par plusieurs collectivités bourguignonnes et nationales. Alors que le GART (Groupement des autorités responsables du transport) évalue les demandes de subventions hors Ile-de-France à 180 millions d'euros, il ne sera accordé que 114 millions. L'enveloppe consacrée aux PDU passe de 90 millions d'euros en 2002 à 13 millions pour l'année 2003. Les conseils généraux se voient également privés de 7 millions d'euros destinés à l'exploitation de services routiers départementaux. De ce fait, nombre d'autorités organisatrices devront différer des projets essentiels au développement de l'usage des transports collectifs urbains.

Pourtant, dans les collectivités ayant une politique de transport active en matière de développement -extension de réseau, amélioration de desserte et fréquence, complémentarité avec le rail, etc.- il y a hausse de la fréquentation des transports collectifs urbains (par exemple Auxerre : 20,3 % de hausse).

Alors que le gouvernement prétend ne pas diminuer les dépenses publiques, nous voyons dans les chiffres cités précédemment un sérieux coup de frein au développement des transports urbains collectifs qui démontre que ce sujet n'est pas une de ses priorités.

Il nous semble également nécessaire de prendre en compte deux autres aspects importants de cette problématique. Il s'agit d'une part de l'organisation des déplacements domicile-travail où, malgré le fait que les entreprises et collectivités publiques encouragent le transport collectif de leur personnel, nous constatons en Bourgogne comme sur le territoire national un retard certain par rapport à d'autres pays européens.

Enfin, d'autre part, il semblerait que l'organisation de l'intermodalité des transports collectifs et le développement de systèmes de billetterie unique soient également des pistes favorables à l'accroissement de la fréquentation et du développement des modes de transports collectifs.

Compte tenu de l'important travail de synthèse et de la richesse des éléments contenus dans ce projet d'avis, le groupe CGT votera en sa faveur ».

Intervention de Maddy GUY
au titre de l'association régionale HLM

« Madame Guy félicite la commission et son rapporteur pour la qualité du rapport présenté. Cependant, considérant que l'évolution des transports urbains est un problème de société, on peut considérer que toutes les régions et toutes les agglomérations françaises sont concernées.

Il peut donc être intéressant d'avoir un point de vue comparatif.

Aussi, pose-t-elle la question de savoir si la commission s'est penchée sur les résultats d'expériences menées ailleurs, dans certaines villes ou agglomérations françaises ? Elle cite notamment l'exemple de Strasbourg et de Nancy qui ont mis en place des tramways urbains.

Il serait bon d'en connaître les aspects positifs et négatifs afin de pouvoir juger de l'opportunité de telles réalisations et se poser la question de savoir si cette expérience est transposable ailleurs et notamment dans des agglomérations de la région Bourgogne ».

Intervention de Nelly HOLLINGER
au titre des associations caritatives

« Les transports urbains doivent être une garantie pour tous à condition que l'offre en soit faite et que l'accès en soit assuré.

Or, des logements sociaux ou très sociaux manquants ou étant inadaptés pour certaines familles en difficultés, la tendance est de refouler ces familles hors des villes, donc dans le rural. Cette solution a pour conséquence de gêner ces familles qui se retrouvent sans moyen de transport, ce qui ne leur permet plus de profiter des « discounts » où elles faisaient souvent grâce aux bus leurs achats à moindre coût.

Le suivi régulier de ces familles par les services sociaux est également rendu plus difficile et leur éloignement augmente encore leur isolement qui prend une forme de rejet ».

Sigles utilisés

A

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
 AOT : Autorité organisatrice de transport

C

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, le transport, l'urbanisme et les constructions publiques
 CNTV : Compte national du transport de voyageurs

D

DDT : Direction des transports terrestres
 DVA : Dossier de voirie de l'agglomération

E

EMD : Enquête ménages déplacements
 EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

I

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

L

LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
 LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

O

OREB : Observatoire régional de l'environnement de Bourgogne

P

PDE : Plan de déplacement entreprise
 PDU : Plan de déplacement urbain
 PLA : Programme local de l'habitat
 PLH : Plan local de l'habitat
 PLU : Plan local d'urbanisme
 POS : Plan d'occupation des sols
 PTU : Périmètre des transports urbains

S

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SRU : Loi relative à la solidarité urbaine et au renouvellement urbain

T

TCSP : Transport en commun en site propre

Z

ZAC : Zone d'aménagement concerté

ZAD : Zone d'aménagement différé

BIBLIOGRAPHIE

❖ Textes législatifs et réglementaires

- Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982
- Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) n° 96-1236 du 30 décembre 1996
- Loi relative à la solidarité urbaine et au renouvellement urbain (SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2000
- Décrets n° 2001-260 et 2001-261 du 27 mars 2001 (JO du 28 mars 2001) relatifs aux documents d'urbanisme et aux zones d'aménagement concerté (ZAC)
- Arrêt du conseil d'Etat n° 220067 du 27 juillet 2001
- Circulaire du 28 octobre 1997 relative à la mise en œuvre des contrats locaux de sécurité (CLS)
- Circulaire n° 2001-3 du 18 janvier 2001 - Ministère de l'équipement et du logement

❖ Avis du CESR

- Avis du CESR de Bourgogne portant sur « le Schéma régional des transports collectifs » - session du 24 février 1997
- Avis du CESR Nord-Pas-de-Calais portant sur « le transport collectif dans la région Nord-Pas-de-Calais - Réflexions sur l'amélioration de l'offre de services » - 10 octobre 2001

❖ Rapports techniques

- Enquêtes et analyses 2001 « Transports collectifs urbains de province » - DTT, CERTU, GART et UTP
- Compte national du transport de voyageurs Rapport remis à la Direction des transports terrestres ministère de l'Équipement des transports et du logement CERTU -septembre 2002
- « Deux scénarios énergétiques pour la Bourgogne à l'horizon 2020 » rapport technique OREB - avril 2002
- Les chiffres de référence des transports publics données au 31/12/2000 GART
- Les chiffres clés du transport public urbain de l'année 2001 - UTP - Edition 2002

❖ Revues et brochures

- Repères « Pollutions atmosphériques et qualité de l'air » - OREB n° 24 - décembre 2001
- Repères « Consommations d'énergies : quelles perspectives à l'horizon 2020 ? » OREB - n° 26 - juin 2002
- Rail et transports : « Amiens, des bus au ralenti dans la ville du ministre » - 12 juin 2002
- Rail et transport : « Au travail sans ma voiture » « Navettes et covoiturage à l'Institut Gustave Roussy de Villejuif » - 23 octobre 2002
- La lettre de l'INRETS n° 9 - décembre 2002
- Urbanisme « Ville en mouvement Stratégies urbaines et transports » - Hors série n°12 - avril 1999
- Transport public - Union des transports publics n° 1020 - décembre 2002
- Déplacements urbains - ADEME - juillet 2000
- Véhicules et carburants - Quelles alternatives à l'essence et au gazole ? - ADEME - décembre 2001
- Les plans de déplacements urbains - UTP - septembre 1997
- Horizon 2010 pour la qualité de service - UTP - octobre 2001

❖ Autres documents

- Accord-cadre du 11 juin 2002 relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain
- Schéma multimodal de service collectif de transport de voyageurs et de transports de marchandises - DATAR 2000
- Schéma régional des transports collectifs - Une politique 1997-2010 - Le transport de demain en région Bourgogne - Conseil régional de Bourgogne - Session plénière du 28 février 1997
- Contrat d'agglomération Communauté de l'agglomération dijonnaise 2002-2006
- Plan de déplacements urbains - Communauté de l'agglomération dijonnaise - juin 2001

❖ Colloques et manifestations

- Assises régionales de l'environnement - Conseil régional de Bourgogne
- Atelier « Développement de la mobilité, quels enjeux pour la Bourgogne ? » - Novembre 2001
- Rencontre « Perspectives énergétiques pour la Bourgogne à l'horizon 2020 - OREB - 7 novembre 2002

❖ Sites visités

www.certu.fr/transport
www.transbus.org
www.insee.fr
www.transdev.fr
www.auxerre.com
www.equipement.gouv.fr



COMMISSION N° 3

**« INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT,
ENVIRONNEMENT, ENERGIES »**

Président : **FOURCADE** André, représentant de l'union régionale des syndicats
CFDT

Vice-Président : **SOBOLE** Jean-Claude, représentant de la confédération générale des
PME

Secrétaire : **PRANDI** Jean-François, représentant de l'environnement

Membres :

BERNARD Michel, représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie

BOULONNE Alain, personnalité qualifiée

DENOSJEAN Gilles, représentant de l'union régionale des syndicats FO

GRAPIN Simon, représentant de l'UNSA

HAZARD Carmen, représentante des associations de consommateurs

JAILLARD Alain, représentant du comité régional CGT

JAUROU Vincent, représentant du centre des jeunes dirigeants

LORIN Daniel, représentant de la fédération régionale des travaux publics

ROBE Jean-Yves, représentant du comité régional CGT

ZAMBOTTO Jean-Marc, représentant de l'union régionale des syndicats CFDT

Chargée de mission :

WAMBST Annick

ANNEXE

Les principaux réseaux de transports urbains en Bourgogne

AUTUN

18 000 habitants

Autorité organisatrice	La commune d'Autun et une commune associée : Saint-Pantaléon
Exploitant	Les rapides de Saône-et-Loire, Groupe TRANSDEV
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'Autorité organisatrice.
Versement transport	Non instauré
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	2 lignes
Parc véhicules	2 autobus
Effectif (dont personnel roulant)	2 salariés (en équivalent temps plein)
Total voyages (en milliers)	1 147 (chiffre 2002)
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total :	21 K€ (chiffre 2002)
Charges de personnel par agent	26,6 % de la charge
Principaux tarifs	A l'unité : 0,88 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0,53 € Titre mensuel scolaire : 8,38 € Titre mensuel « ressort » : 12,20 € (personnes âgées non imposables, RMI ... titre délivré par le CCAS) Titre mensuel salariés : 16,1 €
Réalisations	Une navette pour la piscine en été. C'est la société de transport interurbain qui gère le transport urbain. La gare routière, la gare SNCF sont proches ; les deux lignes de bus passent par la gare. Une navette en interurbain assure la desserte des salariés de l'entreprise DIM.
Projets	Réflexion en cours sur la création d'un PTU. Projet de transport à la demande pour 2003 dans le cadre de l'opération Agenda 21.

AUXERRE

49 836 habitants (Communauté de communes)

Autorité organisatrice	Communauté de communes de l'AUXERROIS
Exploitant	Les rapides de Bourgogne, Groupe TRANSDEV, « Le Bus »
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire au déséquilibre d'exploitation
Versement transport	0.46 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	9 lignes
Parc véhicules	24 véhicules (chiffre 2002)
Effectif (dont personnel roulant)	34 conducteurs , 2 contrôleurs et un atelier intégré (chiffre 2002)
Total voyages (en milliers)	1 024
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	659 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	1 497 K€
Total compte transport	2 157 K€
Charges de personnel par agent	38 K€
Produit du VT par habitant du PTU	38.72 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	30.03 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	30.08 %
Principaux tarifs	Unité : 1.01€ Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.75 € Titre mensuel : 27.59 € Abonnements pour les moins de 26 ans et plus de 65 ans
Réalisations	L'ensemble des bus est équipé de filtres à particules et de pots catalytiques. Constat d'une augmentation des recettes commerciales de 30 % de 1998 à 2002 et d'une hausse de la fréquentation de 20.3 % durant cette période, liée à l'extension du réseau. Des actions de prévention sont menées depuis 7 ans dans les classes de CM2. Une convention tripartite a été signée pour assurer une présence policière dans les bus.
Projets	Le Plan local d'urbanisme de la Ville d'Auxerre porte sur la période 2003-2006 et définit un projet unique et cohérent en matière d'aménagement de l'espace urbain. Il prévoit notamment : <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration des conditions de stationnement et de circulation - l'amélioration de la liaison entre les quartiers périphériques et le centre ville <p>Une navette doit prochainement desservir le centre ville. Ces projets visent, entre autres, à dissuader les automobilistes de pénétrer dans le centre ville. Un PDU est en cours de préparation. Un projet de réfection de la gare et de ses abords est programmé pour 2003 ; il comporte une amélioration de la desserte de la gare SNCF et des correspondances pour le centre ville.</p>

BEAUNE

22 916 habitants

Autorité organisatrice	La commune de Beaune
Exploitant	La commune de Beaune
Nature du contrat	Régie directe par la commune
Versement transport	0.30 % (mis en place fin 2002, non perçu auparavant)
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	4 lignes (en oct. 2002)
Parc véhicules	9 autobus dont un au GPL, un bus combiné diesel électrique et un bus adapté aux personnes handicapées (muni d'un dispositif d'agenouillement)
Effectif (dont personnel roulant)	14 salariés Mais il faut noter que le personnel roulant se compose de conducteurs de la collectivité, qui peuvent également être occasionnellement affectés à d'autres tâches de conduite pour la commune. (Les personnels administratifs et techniques qui participent au service des transports ne sont pas comptabilisés).
Total voyages (en milliers)	297 (307 en 2001)
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	26 K€ (chiffre 2002)
Subventions d'exploitation et d'équilibre	330 K€
Total compte transport	356 K€
Charges de personnel par agent	17 K€
Produit du VT par habitant du PTU	Non disponible
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	14.33 €
Produit du trafic total sur les charges d'exploitations	8.6 %
Principaux tarifs	A l'unité : 0,85 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0, 66 € Titre mensuel : 17.10 € Tarifs pour les seniors, enfants et jeunes Titre annuel pour les 7- 27ans : 46 €
Réalisations	Une restructuration du réseau a été menée courant 2002 après une analyse fine des besoins des habitants et de leurs déplacements. Cette réorganisation a abouti à la suppression des lignes en boucle et à la simplification du réseau. Elle a débouché sur de nouveaux itinéraires. Les horaires des trains ont été pris en compte pour permettre aux habitants d'emprunter les correspondances entre bus et trains. La gare SNCF est devenue le point de correspondance « nœud » du réseau des bus dans la perspective de la création du futur Pôle d'échange multimodal. Le versement transport a été instauré.
Projets	Instauration d'un service de transport à la demande. Création d'un Pôle d'échange intermodal à la gare SNCF.

CHALON SUR SAONE

97 266 habitants (Communauté d'agglomération)

Autorité organisatrice	La Communauté d'Agglomération Chalon Val de Bourgogne (En 2000, l'Autorité organisatrice était le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération chalonnaise : la SITUC). La communauté comprend 28 communes
Exploitant	La STAC (Société des Transports de l'Agglomération Chalonnaise)
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'Autorité organisatrice.
Versement transport	0.48 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	17 lignes
Parc véhicules	54 véhicules
Effectif (dont personnel roulant)	79 salariés
Total voyages (en milliers)	3 729
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	1 137 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	4 104 K€
Total compte transport	5 318 K€
Charges de personnel par agent	26 K€
Produit du VT par habitant du PTU	36.13 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	42.23 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	21.8 %
Principaux tarifs	Unité : 0.85 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.66 € Titre mensuel : 22.87 €
Réalisations	Mise en place d'un PDU. Instauration d'un service à la demande pour la seconde couronne et durant les heures creuses. Les bus sont équipés d'un système GPS (gestion par satellite) qui permet aux conducteurs de déclencher l'alarme en cas de besoin. Participation à l'opération 2002 « En ville sans ma voiture ».
Projets	Mise en place d'un futur pôle d'échange intermodal autour de la gare avec installation de la billettique (un groupe de travail fonctionne avec le concours du Conseil régional et de l'ensemble des partenaires transports : SNCF, Conseil général). Un centre de co-voiturage ou un centre de mobilité est à l'étude. La Ville de Chalon a été retenue pour conduire un programme européen « LIFE privilèges » de réduction des gaz à effet de serre.

CHARNAY LES MACON

6 735 habitants

Autorité organisatrice	La commune de Charnay-les-Mâcon
Exploitant	Les rapides de Saône et Loire, Groupe TRANSDEV
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'Autorité organisatrice.
Versement transport	Non instauré
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	1 ligne avec 4 parcours différents en fonction des heures
Parc véhicules	1 autobus (et 1 en remplacement)
Effectif (dont personnel roulant)	1 conducteur
Total voyages (en milliers)	72 (chiffre 2002)
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total :	6.84 K€ (chiffre 2002)
Principaux tarifs	A l'unité : 0.87 € Carnet de 6 tickets : 0.72 € Titre mensuel 12.96 €
Réalisations	Cette ligne est assurée par la société de transports interurbains. Il s'agit d'un seul bus qui effectue des trajets différents en fonction des horaires : il commence la matinée par le service scolaire puis effectue les trajets sur les autres lignes.
Projet	Un projet de taxi à la demande est en cours d'étude.

LE CREUSOT MONTCEAU LES MINES

94 501 habitants (Communauté urbaine)

Autorité organisatrice	La Communauté Urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines La communauté comprend 16 communes
Exploitant	La CTC (Compagnie de Transports de la Communauté)
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'Autorité organisatrice.
Versement transport	0.50 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	21 lignes
Parc véhicules	27 véhicules
Effectif (dont personnel roulant)	55 salariés
Total voyages (en milliers)	1 873
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	1 173 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	1 683 K€
Total compte transport	2 885 K€
Charges de personnel par agent	30 K€
Produit du VT par habitant du PTU	25.46 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	17.84 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	42.4 %
Principaux tarifs	Unité : 1 € (chiffre janvier 2003) Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.65 € Titre mensuel : 20 € Titre mensuel pour personnes en difficulté : entre 6 € et 1.5 € en fonction des ressources
Réalisation	Un contrat d'agglomération a été signé en décembre 2000
Projets	La réalisation d'un PDU est envisagée. Une difficulté apparaît du fait de la distance entre les 2 villes moyennes qui sont éloignées de 20 km, la densité urbaine est faible.

DIJON

244 466 habitants (Communauté d'agglomération)

Autorité organisatrice	La COMADI (Communauté d'agglomération dijonnaise) La communauté comprend 16 communes
Exploitant	La STRD (Société des Transports de la Région Dijonnaise), Groupe KEOLIS
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire au déséquilibre d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour son propre compte
Versement transport	1 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	28 lignes
Parc véhicules	219 véhicules
Effectif (dont personnel roulant)	587 salariés
Total voyages (en milliers)	35 354
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	13 824 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	16 527 K€
Total compte transport	30 757 K€
Charges de personnel par agent	35 K€
Produit du VT par habitant du PTU	80.04 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	67.53 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	45.1 %
Principaux tarifs	Unité : 0.80 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.57 € Titre mensuel : 24.70 €
Réalisations	La COMADI a mis en place un PDU depuis plus de 2 ans. Un contrat d'agglomération a été signé en avril 2002. Le SCOT est mis en place, il comprend 104 communes. L'agence d'urbanisme de la COMADI permet une cohérence forte entre les transports et les projets d'urbanisme. Installation de couloirs de bus dans l'agglomération (dans le cadre de l'application du PDU). Des services de nuit permettent les déplacements jusqu'à 0 h 30. Installation de la vidéo surveillance dans certains bus par mesure de sécurité. Seize agents d'ambiance sont présents sur le réseau (ils seront recrutés par la suite par la STRD). Un service TPMP (Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite) fonctionne. Un titre de transport commun « Connivence » est mis en place avec TRANSCO sur certaines lignes.
Projets	Parmi les nombreux projets, on peut citer : le développement de l'utilisation du nœud ferroviaire qui permettrait une desserte mieux adaptée. L'aménagement des gares SNCF pour en faire des pôles d'échange inermodal.

MACON

42 948 habitants (Syndicat intercommunal)

Autorité organisatrice	Le SITUM (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération Mâconnaise) Le syndicat comprend 5 communes
Exploitant	Mâcon Bus, Groupe TRANSDEV
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire au déséquilibre d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour son propre compte.
Versement transport	0.40 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	11 lignes
Parc véhicules	17 véhicules
Effectif (dont personnel roulant)	35 salariés
Total voyages (en milliers)	2 005
Vitesse commerciale	Non connue
Niveau financier	
Produit du trafic total	417 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	1 495 K€
Total compte transport	1 934 K€
Charges de personnel par agent	28 K€
Produit du VT par habitant du PTU	35.37 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	34.45 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	26.4 %
Les principaux tarifs	Unité : 1 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.80 € Titre mensuel : 21 € Scolaires : 6 € par mois Gratuité pour les personnes de plus de 65 ans sans condition de ressources
Réalisations	Action forte menée à partir de 1999 sur l'accessibilité des personnes handicapées ; 32 arrêts, soit la moitié des arrêts très fréquentés, sont mis en accessibilité (quais rehaussés à 21 cm, bus à plancher bas munis de palette amovible). Taxis à la demande : 6 services de taxis privés sont disponibles pour des quartiers de périphérie, d'accès plus difficile. L'un d'eux assure un déplacement régulier durant les vacances scolaires à la place d'un autobus sur l'un des quartiers. Les taxis et la société de bus ont fait l'objet d'une convention qui précise les tarifs, les circuits (le parcours n'est pas libre). Modalité : les usagers téléphonent la veille et fixent leur parcours et leur horaire et payent avec un ticket de bus.
Projet	Dans le cadre du nouveau contrat signé, il est prévu qu'en 2003 tous les bus soient équipés d'un pot catalytique et d'un filtre à particule.

NEVERS

67 985 habitants (Communauté d'agglomération)

Autorité organisatrice	La Communauté d'Agglomération Confluences a été mise en place depuis le 1 ^{er} janvier 2003 (auparavant l'Autorité organisatrice était le SIVOM de l'agglomération de Nevers) La Communauté comprend 12 communes
Exploitant	La STUNIV (Société de Transport Urbain Nivernais), Groupe REUNIR
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'Autorité organisatrice.
Versement transport	0.55 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	10 lignes (11 lignes en 2002)
Parc véhicules	35 véhicules (en 2002)
Effectif (dont personnel roulant)	65 salariés (75 salariés dont 58.86 équivalents temps plein en 2002)
Total voyages (en milliers)	3 043
Vitesse commerciale	11 km/h en 2002
Niveau financier	
Produit du trafic total	1 130 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	2 637 K€
Total compte transport	4 121 K€
Charges de personnel par agent	32 K€
Produit du VT par habitant du PTU	37.35 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	38.72 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	32.2 %
Principaux tarifs	Unité : 0.84 € Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.64 € Titre mensuel : 17.99 €
Réalisations	Une navette gratuite circule en centre ville : la Coursinelle. Une expérience d'inter modalité a été menée et fonctionne sur la liaison Nevers/Imphy : « Trio Nevers ». Elle concerne les transports par TER, par bus interurbains et urbains et est accessible avec un billet unique. Une nouvelle ligne de bus permet désormais de desservir l'hôpital et la clinique. Participation à l'opération 2002 « En ville sans ma voiture ». Un système d'information INFOBUS permet de renseigner les usagers en temps réel sur l'heure d'arrivée des bus. Une partie des bus est équipée de filtres à particules.
Projets	La mise en place d'un projet de PDU est en cours. Une gare intermodale est en cours d'étude.

SENS

41 792 habitants (Communauté de communes)

Autorité organisatrice	La Communauté de Communes du Sénonais
Exploitant	Les Rapides de Bourgogne, Groupe TRANSDEV
Nature du contrat	Rémunération forfaitaire des charges d'exploitation. L'entreprise perçoit les recettes pour le compte de l'autorité organisatrice (avec intéressement)
Versement transport	0.44 %
Organisation du réseau	
Nombre de lignes	6 lignes urbaines et 7 lignes scolaires qui accueillent tous les publics (chiffre 2002)
Parc véhicules	15 véhicules
Effectif (dont personnel roulant)	29 salariés (23 conducteurs en 2002)
Total voyages (en milliers)	828 (850 en 2002)
Vitesse commerciale	20.9 km/h
Niveau financier	
Produit du trafic total	325 K€
Subventions d'exploitation et d'équilibre	1 211 K€
Total compte transport	1 536 K€
Charges de personnel par agent	25 K€
Produit du VT par habitant du PTU	30.79 €
Montant de la subvention d'équilibre par habitant du PTU	29.42 €
Produit du trafic total sur charges d'exploitations	21.3 %
Principaux tarifs	Unité : 0.96 € (1.02 € en 2002) Par carnet de 10, coût à l'unité : 0.72 € Titre mensuel : 21.25 €
Réalisations	Une nouvelle ligne a été ouverte pour desservir une nouvelle commune du PTU. Un système d'écoute fonctionne dans les bus et relie directement chacun des conducteurs à la société d'exploitation. Il permet une action rapide en cas de problème. Une convention avec une société de taxis permet d'effectuer un service dans certains créneaux.
Projets	Un PDU devrait être réalisé prochainement. La mise en place d'un système de billettique est programmée pour 2004. La mise en norme des arrêts et l'amélioration de l'accessibilité est une préoccupation ; une étude doit être lancée prochainement. Pour l'instant, un bus est équipé pour accueillir des personnes en fauteuil roulant. L'amélioration de la sécurisation des voyageurs et du matériel est en cours.